

Signature Not Verified
Digitally signed by VARVARA ZACHARAKI
Date: 2017.11.15 09:34:14 EET
Reason: Signed PDF (embedded)
Location: Athens, Ethniko Typografio

48413

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

15 Νοεμβρίου 2017 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **3982**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. γνωμοδότησης 36/2017

Γνωμοδότηση βάσει του άρθρου 23 του ν. 3959/2011 όπως ισχύει επί αιτήματος του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την άσκηση της δραστηριότητας οδικής βοήθειας.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου, του κτιρίου των Γραφείων της (Κότσικα 1Α και Πατησίων), την 22α Φεβρουαρίου 2017, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτριος Κυριτσάκης.
Μέλη: Δημήτριος Λουκάς (Αντιπρόεδρος),
Βικτωρία Μερτικοπούλου,
Λευκοθέα Ντέκα,
Νικόλαος Ζευγώλης,
Παναγιώτης Φώτης,
Δημήτριος Δανηλάτος και
Μάρθα Καββαθά, σε αναπλήρωση του τακτικού μέλους Ιωάννη Αυγερινού.
Γραμματέας: Ευαγγελία Ρουμπή.

Πριν από την έναρξη της συζήτησης, ο Πρόεδρος όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την Ευαγγελία Ρουμπή, με αναπληρώτρια αυτής την Ευγενία Ντόρντα.

Θέμα της συνεδρίασης: «Γνωμοδότηση βάσει του άρθρου 23 του ν. 3959/2011 όπως ισχύει επί αιτήματος του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την άσκηση της δραστηριότητας οδικής βοήθειας»

Στις 26.9.2016 στάλθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού το υπ' αριθ. πρωτ. Γ4/45241/2191 (ημετ. αριθ. πρωτ. 6659) έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων[1] με θέμα «Αίτημα έκδοσης γνωμοδότησης σχετικά με τη διατήρηση του ισχύοντος καθεστώτος για την άσκηση της δραστηριότητας οδικής βοήθειας οχημάτων» ως είχε ήδη θεσπιστεί κατά το διάστημα ισχύος του καθεστώτος έκδοσης προηγούμενης άδειας επιχείρησης οδικής βοήθειας.

1 Ειδικότερα, η επιστολή στάλθηκε από τη Διεύθυνση Συνδυασμένων Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών που υπάγεται στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών του αιτούντος Υπουργείου.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, αφού έλαβε υπόψη της τα ως άνω έγγραφα του Υπουργείου Οικονομικών, το ισχύον νομικό πλαίσιο και την υπ' αριθ. πρωτ. 706/3.2.2017 εισήγηση της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

1. Σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 3 του ν. 3959/2011 περί Προστασίας του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, η Επιτροπή Ανταγωνισμού είτε με δική της πρωτοβουλία είτε ύστερα από αίτημα που υποβάλλει ο Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας[2] ή άλλος αρμόδιος Υπουργός, διατυπώνει γνώμη σχετικά με σχέδια νόμων και λοιπών κανονιστικών ρυθμίσεων που μπορούν να εισαγάγουν εμπόδια στη λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού. Εν προκειμένω, καλείται, κατόπιν της υπ' αρ. πρωτ. 6659/26.9.2016 επιστολής του αιτούντος Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να γνωμοδοτήσει επί της διατήρησης των προϋποθέσεων και δικαιολογητικών για την άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας, όπως αυτά θεσπίστηκαν κατά το διάστημα όπου για την άσκηση της δραστηριότητας απαιτούνταν προηγουμένως η λήψη σχετικής διοικητικής άδειας από τον αρμόδιο φορέα[3].

2. Σύμφωνα με το αίτημα που υποβλήθηκε, με την εφαρμογή του ν. 3919/2011, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 παρ. 16 του ν. 4038/2012 (ΦΕΚ Α' 14) επήλθαν αλλαγές προς την κατεύθυνση της απλούστευσης και ευκολότερης πρόσβασης στο επάγγελμα, για τη δραστηριότητα της οδικής βοήθειας, συγκεκριμένα μέσω της κατάργησης της απαίτησης προηγούμενης άδειας κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 του ν. 3919/2011[4].

2 Νυν Υπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης.

3 Όπως θα αναλυθεί και στη συνέχεια αρμόδιος φορέας για την χορήγηση της σχετικής άδειας, κατόπιν υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών ήταν η υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της έδρας της επιχείρησης οδικής βοήθειας, ενώ στην περίπτωση που η δραστηριότητα ασκείται από ασφαλιστική επιχείρηση η αρμόδια αρχή ήταν η Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης, οι αρμοδιότητες της οποίας μεταφέρθηκαν με τον ν. 3867/2010 (ΦΕΚ Α' 128/3.8.2010) και το ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α' 13/5.2.2016) στη Διεύθυνση Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης της Τράπεζας της Ελλάδος.

4 Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 3919/2011, παύει να ισχύει, μετά την πάροδο τεσσάρων μηνών από τη δημοσίευση του νόμου, η απαίτηση προηγούμενης διοικητικής άδειας για την άσκηση του

Παρά το γεγονός ότι το καθεστώς λήψης διοικητικής άδειας αντικαταστάθηκε από το καθεστώς της αναγγελίας έναρξης άσκησης του επαγγέλματος, η αναγγελία πρέπει να συνοδεύεται από τα νόμιμα δικαιολογητικά για την πιστοποίηση της συνδρομής των νομίμων προϋποθέσεων[5] τα οποία, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω, ταυτίζονται με αυτά που απαιτούνταν όσο ίσχυε το καθεστώς της λήψης προηγούμενης άδειας. Ως εκ τούτου, παρά την κατάργηση λήψης προηγούμενης διοικητικής άδειας, εξακολουθούν να υφίστανται οι ίδιες προϋποθέσεις για την άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας και με την αναγγελία έναρξης συνυποβάλλονται τα δικαιολογητικά της προσωρινής όσο και της οριστικής άδειας και ενοποιούνται τα δύο στάδια αδειοδότησης. Επιπρόσθετα, οι μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας δεν είναι πλέον υποχρεωμένες να καταθέτουν αντίγραφο της άδειας λειτουργίας συνεργατών, αλλά καταθέτουν βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των συνεργατών τους.

3. Η παρούσα γνωμοδότηση αναφέρεται στο δικαιολογημένο χαρακτήρα και τη συμβατότητα των απαιτήσεων και δικαιολογητικών για την άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας υπό το ειδικότερο πρίσμα των διατάξεων περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού. Περιορίζεται δε στην εξέταση του δικαιολογημένου, εύλογου και αναλογικού χαρακτήρα των διατάξεων σχετικά με τις προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για την άσκηση του υπό κρίση επαγγέλματος, σύμφωνα με τις αρχές και τους κανόνες της θεωρίας και της πρακτικής του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η παρούσα γνωμοδότηση δεν αφορά σε συγκεκριμένες συμπεριφορές οι οποίες κρίνονται με βάση τις διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011 και 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»), ούτε και δεσμεύει την Επιτροπή Ανταγωνισμού σε υπάρχουσες ή μέλλουσες διαδικασίες και υποθέσεις που αναφέρονται σε ζητήματα ουσίας του δικαίου του ανταγωνισμού.

Β. Η ΑΣΚΗΣΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Β.1. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

4. Με τον νόμο 3651/2008 οργανώθηκε εξ αρχής ως αυτοτελής εμπορική επαγγελματική δραστηριότητα για τις επιχειρήσεις της εγχώριας αγοράς η παροχή στον καταναλωτή υπηρεσιών οδικής βοήθειας σε οχήματα, δεδομένου ότι δόθηκε η δυνατότητα να ασκούν τη δραστηριότητα αυτή και οι μη ασφαλιστικές εταιρίες, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Σύμφωνα με το προϊσχύον νομοθετικό πλαίσιο η παροχή της οδικής βοήθειας στο εθνικό επίπεδο επιτρεπόταν να ασκείται μόνο από ασφαλιστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο 18 (Βοήθεια) των ασφαλιστικών εργασιών κατά ζημιών. Παραλλήλως, με το άρθρο 3 του ιδίου νόμου, δόθηκε η δυνατότητα στις ήδη δραστηριοποιούμενες ασφαλιστικές εταιρίες να συνεχίσουν να παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας, εφόσον προσαρμόσουν τη λειτουργία τους στις προϋποθέσεις του ν. 3651/2008.

5. Στο άρθρο 1 του ν. 3651/2008 περιγράφεται η δραστηριότητα της οδικής βοήθειας, η οποία περιλαμβάνει εργασίες, που εκτελούνται σε περίπτωση ατυχήματος ή βλάβης οδικού οχήματος που το ακινητοποιεί ή δυσχεραίνει την κυκλοφορία του[6], ενώ στο ίδιο άρθρο προβλέπονται οι κατηγορίες επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων. Κατά τη διάταξη του άρθρου 1 επιχειρήσεις οδικής βοήθειας είναι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, που δραστηριοποιούνται στην παροχή οδικής βοήθειας οχημάτων και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου. Οι κατηγορίες των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας είναι οι ακόλουθες:

α. Αυτόνομες πανελλαδικές είναι οι επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής που παρέχουν οδική βοήθεια οχημάτων αποκλειστικά και μόνο με ίδια μέσα.

β. Μικτές είναι οι επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής, οι οποίες παρέχουν οδική βοήθεια όχι μόνο με ίδια μέσα, αλλά και με συνεργάτες οδικής βοήθειας.

γ. Επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων είναι οι επιχειρήσεις που παρέχουν οδική βοήθεια αποκλειστικά σε λεωφορεία και φορτηγά άνω των 3,5 τόνων.

6. Στο ίδιο άρθρο παρέχονται ορισμοί για τα μέσα οδικής βοήθειας, τον δικαιούχο της συγκεκριμένης υπηρεσίας και το ποσό κάλυψης για την παροχή της οδικής βοήθειας, το οποίο συνίσταται είτε σε ασφάλιστρο, όταν καταβάλλεται σε ασφαλιστική επιχείρηση, είτε σε συνδρομή όταν καταβάλλεται σε μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας[7]. Επιπλέον ορίζονται οι σταθμοί παραμονής και μεταφόρτωσης και οι συνεργάτες οδικής βοήθειας οχημάτων.

επαγγέλματος, όταν η χορήγηση της άδειας συναρτάται με την αντικειμενικώς, κατά δέσμια αρμοδιότητα, διαπιστούμενη συνδρομή νομίμων προϋποθέσεων. Από το ανωτέρω χρονικό σημείο το επάγγελμα ασκείται ελευθέρως, αφού παρέλθει τρίμηνο από την αναγγελία της έναρξης της άσκησής του προς την αρμόδια αρχή.

5 Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 3919/2011, η αρμόδια διοικητική αρχή μπορεί, εντός του τριμήνου από τη λήψη της αναγγελίας, να απαγορεύσει την άσκηση του επαγγέλματος, εφόσον δεν συγκεντρώνονται οι νόμιμες προϋποθέσεις ή δεν προκύπτει η συνδρομή τους από τα υποβληθέντα δικαιολογητικά.

6 Ειδικότερα, οι εργασίες αυτές είναι οι ακόλουθες:

i) Η επί τόπου επισκευή του οχήματος.

ii) Η μεταφορά του οχήματος, μέχρι τον πλησιέστερο ή καταλληλότερο τόπο για την επί τόπου επισκευή του.

iii) Η μεταφορά του οχήματος σε συνεργείο επισκευής οχημάτων επιλογής του ιδιοκτήτη του, καθώς και η μεταφορά του οδηγού και των επιβατών του οχήματος μέχρι τον πλησιέστερο τόπο από τον οποίο θα μπορέσουν να επιβιβαστούν σε άλλα μέσα κατά την επιλογή του δικαιούχου της παροχής οδικής βοήθειας, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που ανέλαβε η επιχείρηση οδικής βοήθειας και οι οποίες προβλέπονται στη σύμβαση οδικής βοήθειας.

iv) Η μεταφορά του οχήματος, καθώς και του οδηγού και των επιβατών του μέχρι την κατοικία τους, το σημείο εκκίνησης ή τον αρχικό προορισμό τους εντός της Ελλάδας, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που ανέλαβε η επιχείρηση οδικής βοήθειας.

Οδική βοήθεια δύναται να προσφερθεί και στους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης που ορίζονται στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 του νόμου ενώ οδική βοήθεια οχημάτων θεωρείται και η παροχή βοήθειας σε δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα.

7 Αντίστοιχα στην παρ. 15 του άρθρου 2 του ν. 3651/2008 προβλέπεται ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες μπορούν να παρέχουν την οδική βοήθεια σε είδος ή και σε χρήμα, ενώ οι μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας μόνο σε είδος.

7. Στον νόμο προβλέπεται ειδικά η ρύθμιση της δραστηριότητας όσον αφορά τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Ειδικότερα όλες οι ημεδαπές και αλλοδαπές ασφαλιστικές επιχειρήσεις ζημιών, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και στον κλάδο 18 (Βοήθεια), μπορούν να προσφέρουν οδική βοήθεια οχημάτων, σύμφωνα με το ν.δ. 400/1970[8] και τον ν. 3651/2008. Κατά το άρθρο 3 παρ. 2, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις δύνανται να προσφέρουν οδική βοήθεια ως ακολούθως:

α) Οι ίδιες ως αυτόνομες πανελλαδικές, εφόσον παρέχουν την οδική βοήθεια οχημάτων με δικά τους μέσα που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο.

β) Οι ίδιες ως μικτές, σύμφωνα με το άρθρο 5 του νόμου.

γ) Χρησιμοποιώντας άλλες αυτόνομες πανελλαδικές ή μικτές επιχειρήσεις, ασφαλιστικές ή μη.

Β.2. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Ως προς τον χρόνο λειτουργίας

8. Στο άρθρο 2 του ν. 3651/2008 περιγράφονται οι υποχρεώσεις όλων των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων, ανεξαρτήτως κατηγορίας στην οποία εντάσσονται. Ειδικότερα, όσον αφορά το ωράριο λειτουργίας, ο νόμος προβλέπει ότι οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας λειτουργούν καθ’ όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου και όλες τις ημέρες του χρόνου στην ηπειρωτική Ελλάδα και στην Εύβοια. Στα υπόλοιπα νησιά, όπου δραστηριοποιούνται, λειτουργούν τουλάχιστον από 7:00 έως 23:00, πλην των νήσων Κρήτης, Ρόδου και Κέρκυρας, καθώς και άλλων νησιών τα οποία μπορεί να καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ως προς τον ελάχιστο απαιτούμενο εξοπλισμό

9. Στην ίδια διάταξη προβλέπεται και ο ελάχιστος αριθμός οχημάτων που πρέπει να διαθέτουν οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας ανά συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Ειδικότερα ορίζεται στην παρ. 4 του άρθρου 2 ότι πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον τα κάτωθι φορτηγά οχήματα[9,10], κατά περιοχή, μικτού βάρους άνω των τεσσάρων (4) τόνων, ειδικοποιημένα (πλατφόρμες, γερανοφόρα) ως ακολούθως:

α) στο Νομό Αττικής, δεκαοκτώ (18) οχήματα[11],

β) στο Νομό Θεσσαλονίκης, επτά (7) οχήματα[12],

γ) σε καθέναν από τους Νομούς Αχαΐας, Λάρισας, Κορινθίας, Φθιώτιδας, Πιερίας, Ιωαννίνων, Καβάλας, Χαλκιδικής, Βοιωτίας και Αιτωλοακαρνανίας, τρία (3) οχήματα[13],

δ) σε καθέναν από τους υπόλοιπους νομούς της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Κρήτης, καθώς και στην Εύβοια, δύο (2) οχήματα[14]. Εξαιρούνται οι Νομοί Ευρυτανίας, Φωκίδας και Γρεβενών, στους οποίους απαιτείται ένα (1) όχημα[15],

ε) σε καθένα από τα νησιά Ρόδο, Κέρκυρα, Λέσβο, Ζάκυνθο, Κεφαλονιά, δύο (2) οχήματα,

στ) εφόσον οι επιχειρήσεις προβλέπουν στις συμβάσεις τους οδική βοήθεια και σε άλλα νησιά πλην των ως άνω αναφερομένων, ο αριθμός των οχημάτων θα καθοριστεί με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών[16,17],

8 ΦΕΚ Α’ 10. Το ν.δ. 400/1970 καταργήθηκε με τον ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α’ 13/5.2.2016).

9 Σύμφωνα με την ίδια διάταξη, όχημα οδικής βοήθειας θεωρείται και ο γεωργικός ελκυστήρας (τρακτέρ), καθώς και τα ειδικοποιημένα ερπυστριοφόρα οχήματα προς αντιμετώπιση χιονιού, πάγου, λάσπης, άμμου, κατά τις επιλογές της επιχείρησης.

10 Τα οχήματα είναι δυνατόν να εξοπλίζονται με μηχανήματα ανέλκυσης, ρυμούλκησης και να φέρουν διάφορα εργαλεία και ανταλλακτικά πρώτης ανάγκης. Με τα οχήματα οδικής βοήθειας, είναι δυνατή η μεταφορά του οδηγού και των επιβατών του ακινητοποιηθέντος οχήματος, ανάλογα με τις θέσεις καθήμενων που διαθέτει το όχημα της επιχείρησης. Στην παρ. 6 προβλέπεται ότι όλα τα οχήματα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την παροχή της οδικής βοήθειας οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, ενώ στην παρ. 7 ότι οι άδειες κυκλοφορίας των φορτηγών αυτοκινήτων έχουν πανελλαδική εμβέλεια. Στη διάταξη της παρ. 8 ορίζεται ότι τα οχήματα οδικής βοήθειας ανήκουν στις επιχειρήσεις κατά πλήρη κυριότητα ή με παρακράτηση της κυριότητας ή με χρηματοδοτική μίσθωση κατ’ εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων.

11 Στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε, με την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση, προς ψήφιση στη Βουλή, προβλέπονταν 25 οχήματα.

12 Στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε, με την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση, προς ψήφιση στη Βουλή, προβλέπονταν 10 οχήματα.

13 Στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε, με την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση, προς ψήφιση στη Βουλή, προβλέπονταν 5 οχήματα.

14 Στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε, με την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση, προς ψήφιση στη Βουλή, προβλέπονταν 3 οχήματα, με την εξαίρεση της περιοχής της Κρήτης όπου προβλέπονταν εξαρχής 2 οχήματα.

15 Η εξαίρεση αυτή δεν υπήρχε στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε, με την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση, προς ψήφιση στη Βουλή.

16 Στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε, με την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση, προς ψήφιση στη Βουλή προβλεπόταν ότι οι επιχειρήσεις πρέπει να διαθέτουν δύο (2) οχήματα σε κάθε νησί που δραστηριοποιούνται.

17 Με την υπουργική απόφαση Α7/οικ.42961/3496 (ΦΕΚ Β’ 1632/14.8.2008) του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ως τροποποιήθηκε από την Α7/οικ.69835/5832 (ΦΕΚ Β΄ 2592/19.12.2008) για τον απαιτούμενο αριθμό οχημάτων και μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας που δραστηριοποιούνται σε νησιά και νομούς για τους οποίους δεν καθορίζεται ελάχιστος αριθμός από τις διατάξεις του ν. 3651/2008, προβλέφθηκε ότι:

1.α. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας υποχρεούνται να διαθέτουν τουλάχιστον ένα ειδικοποιημένο φορτηγό όχημα, μικτού βάρους άνω των τεσσάρων (4) τόνων, κατά νησί εφόσον δραστηριοποιούνται σε αυτό: Θάσος, Ικαρία, Λήμνος, Χίος, Σάμος, Αλόννησος, Σκιάθος, Σκόπελος Σκύρος, Άνδρος, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σαντορίνη, Σίφνος, Σύρος, Τήνος, Κως, Λευκάδα.

β. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας στα ανωτέρω αναφερόμενα νησιά υποχρεούνται να διαθέτουν τουλάχιστον δύο (2) οδηγούς εκ των οποίων ο ένας (1) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών.

γ. Στα υπόλοιπα νησιά που δεν αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο αυτού του άρθρου, οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, εφ’ όσον δραστηριοποιούνται σε αυτά, υποχρεούνται να διαθέτουν ανά νησί τουλάχιστον (1) ειδικοποιημένο φορτηγό όχημα μικτού βάρους άνω των τεσσάρων τόνων και τουλάχιστον δύο (2) οδηγούς, εκ των οποίων ο ένας (1) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών.

ζ) εκτός των ανωτέρω ελαχίστων υποχρεωτικών οχημάτων, οι επιχειρήσεις δικαιούνται να διαθέτουν απεριόριστο αριθμό παντός είδους οχημάτων, που κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

10. Επιπλέον, σύμφωνα με την παρ. 9 του ως άνω άρθρου, οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας χρησιμοποιούν τον ελάχιστο αριθμό οχημάτων που ορίζεται στην παράγραφο 4, κατανεμημένα σύμφωνα με την περιοχή δραστηριότητας και αυξάνουν τον ελάχιστο αριθμό των οχημάτων τους, ανάλογα με τις ανάγκες της επιχείρησης, προκειμένου να προσφέρουν άμεση και ποιοτική βοήθεια. Για ορισμένες γεωγραφικές περιοχές υπάρχει ειδική πρόβλεψη, όσον αφορά την κατανομή των οχημάτων, όπως στο Νομό Αττικής, στην πόλη της Θεσσαλονίκης και σε άλλες πόλεις άνω των πενήντα χιλιάδων (50.000) κατοίκων, όπου τα οχήματα που προβλέπονται στο άρθρο 2 του ν. 3651/2008 πρέπει καθ΄ όλη τη διάρκεια του 24ώρου να κατανέμονται σε διάφορα κομβικά σημεία, ώστε να επιτυγχάνεται άμεσα η παροχή της οδικής βοήθειας[18].

Ως προς το ελάχιστο απαιτούμενο τεχνικό προσωπικό

11. Σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 2 του ν. 3651/2008 οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να απασχολούν τεχνικό προσωπικό ως ακολούθως:

α) Έναν τουλάχιστον διευθυντή τεχνικού τμήματος, μηχανολόγο - μηχανικό, πτυχιούχο ανωτέρας ή ανωτάτης σχολής, ο οποίος παρέχει τις υπηρεσίες του κυρίως στην έδρα της αυτόνομης ή μικτής επιχείρησης.

β) Στο Νομό Αττικής τουλάχιστον εβδομήντα (70) εργαζόμενους εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και το υπόλοιπο οδηγών. Σε κάθε ημερήσια βάρδια θα είναι διαθέσιμοι δεκαοκτώ (18) εργαζόμενοι, εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες οδηγοί και οι υπόλοιποι οδηγοί για την εξυπηρέτηση των πελατών ακόμη και κατά την αλλαγή της βάρδιας. Από την ώρα 22:00 έως την 06:00 της επόμενης ημέρας θα είναι διαθέσιμοι τουλάχιστον οκτώ (8) εργαζόμενοι, εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες οδηγοί και οι υπόλοιποι οδηγοί για την εξυπηρέτηση των πελατών ακόμη και κατά την αλλαγή της βάρδιας.

γ) Στο Νομό Θεσσαλονίκης τουλάχιστον είκοσι επτά (27) εργαζόμενους εκ των οποίων οι δεκατέσσερις (14) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγών. Σε κάθε ημερήσια βάρδια θα είναι διαθέσιμοι οκτώ (8) εργαζόμενοι εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες οδηγοί και οι υπόλοιποι οδηγοί για την εξυπηρέτηση των πελατών ακόμη και κατά την αλλαγή της βάρδιας. Από την ώρα 22:00 έως την 06:00 της επόμενης ημέρας θα είναι διαθέσιμοι τουλάχιστον τέσσερις (4) εργαζόμενοι εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες οδηγοί και οι υπόλοιποι οδηγοί για την εξυπηρέτηση των πελατών ακόμη και κατά την αλλαγή της βάρδιας.

δ) Σε καθέναν από τους Νομούς Αχαΐας, Κορινθίας, Βοιωτίας, Πιερίας, Φθιώτιδας, Λάρισας, Αιτωλοακαρνανίας, Ιωαννίνων, Καβάλας και Χαλκιδικής τουλάχιστον έντεκα (11) εργαζόμενους εκ των οποίων οι έξι (6) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγών.

ε) Σε καθέναν από τους υπόλοιπους νομούς της ηπειρωτικής Ελλάδας, της Κρήτης, καθώς και την Εύβοια τουλάχιστον επτά (7) εργαζόμενους εκ των οποίων οι τέσσερις (4) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγών. Εξαιρούνται οι Νομοί Ευρυτανίας, Φωκίδας και Γρεβενών, όπου ο αριθμός των μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών θα καθοριστεί με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών[19].

στ) Σε καθένα από τα νησιά Ρόδο και Κέρκυρα τουλάχιστον επτά (7) εργαζόμενους εκ των οποίων οι τέσσερις (4) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγών.

ζ) Σε καθένα από τα νησιά Λέσβο, Ζάκυνθο, Κεφαλονιά τουλάχιστον πέντε (5) εργαζόμενους εκ των οποίων τρεις (3) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγών.

η) Στις επιχειρήσεις που προσφέρουν οδική βοήθεια και σε άλλα νησιά, εκτός των προαναφερομένων, ο αριθμός των μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών θα καθοριστεί με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

θ) Οι επιχειρήσεις πρέπει να απασχολούν τουλάχιστον έναν (1) μηχανοτεχνίτη ή ηλεκτροτεχνίτη οδηγό στους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης που διαθέτουν.

Στα παραπάνω πρόσωπα της παραγράφου αυτής, μπορούν να συμπεριληφθούν και να προσμετρηθούν ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήτες της επιχείρησης, εφόσον διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα που αναφέρονται στην επόμενη παράγραφο του παρόντος άρθρου[20].

Ως προς τους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης

12. Στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 του ν. 3651/2008 προβλέπεται ότι οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας υποχρεούνται να λειτουργούν τουλάχιστον έναν (1) σταθμό παραμονής και μεταφόρτωσης σε κάθε νομό της ηπειρωτικής Ελλάδας, καθώς και στα νησιά που δραστηριοποιούνται.

2. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας υποχρεούνται να απασχολούν σε καθέναν από τους νομούς Ευρυτανίας, Φωκίδας και Γρεβενών που δραστηριοποιούνται τουλάχιστον τρεις (3) οδηγούς από τους οποίους οι δύο (2) τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών.

18 Βλ. σχετικά παρ. 8 του άρθρου 8 του ίδιου νόμου.

19 Βλ. σχετικά και υποσ. 17 της παρούσης.

20 Στην παράγραφο 11 του άρθρου 2 περιγράφονται τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες οδηγοί, ανεξαρτήτως της σχέσης εργασίας που έχουν με την επιχείρηση, ενώ στην παράγραφο 12 προβλέπεται η υποχρέωση των εταιριών να απασχολούν το ελάχιστο τεχνικό προσωπικό που ορίζεται στο ίδιο άρθρο, κατανεμημένο σύμφωνα με την περιοχή δραστηριότητας. Σύμφωνα με τον ν. 3651/2008 το ελάχιστο τεχνικό προσωπικό συνάπτει συμβάσεις πλήρους ή μερικής απασχόλησης κατά τρόπο, ώστε να μη διαταράσσεται η συνεχής - επί 24ώρου βάσεως - λειτουργία της επιχείρησης.

Οι σταθμοί παραμονής και μεταφόρτωσης[21] πρέπει να διαθέτουν:

α) ισόγειο χώρο, για γραφείο και αίθουσα αναμονής, εμβαδού τουλάχιστον είκοσι (20) τετραγωνικών μέτρων,

β) τουλάχιστον ένα (1) WC,

γ) τουλάχιστον μία τηλεφωνική σύνδεση,

δ) ηλεκτρονικό υπολογιστή,

ε) συσκευή ασύρματης επικοινωνίας με τα οχήματα της οδικής βοήθειας,

ζ) στεγασμένο ισόγειο χώρο εμβαδού τουλάχιστον τριάντα (30) τετραγωνικών μέτρων με τάφρο επιθεώρησης ή ανυψωτικό μηχάνημα.

Ειδικές ρυθμίσεις για τις μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας

13. Στον νόμο προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις για τις μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας. Σύμφωνα με το άρθρο 5, μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας οχημάτων θεωρούνται οι επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής, οι οποίες ήδη λειτουργούν ή πρόκειται να λειτουργήσουν σε διάφορους νομούς της Ελλάδας, παρέχουν οδική βοήθεια οχημάτων και στις οποίες χορηγείται άδεια μικτής επιχείρησης οδικής βοήθειας οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου. Οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται τουλάχιστον στους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης. Οι επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται με ίδια μέσα, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2, τουλάχιστον στον έναν από τους δύο παραπάνω νομούς και υποχρεούνται να διαθέτουν στις περιοχές όπου δραστηριοποιούνται την οργάνωση, τον εξοπλισμό και το προσωπικό που ορίζονται από το άρθρο 2 του νόμου. Σε όσους νομούς προβλέπεται η υποχρεωτική λειτουργία των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων και δεν υπάρχει σύμβαση συνεργασίας με συνεργάτη, η υποψήφια μικτή επιχείρηση υποχρεούται να καλύψει τις περιοχές αυτές με δικά της μέσα και να δραστηριοποιείται η ίδια στους νομούς αυτούς. Αντίστοιχα, στην παρ. 6 του άρθρου 5 προβλέπονται τα δικαιολογητικά[22] που πρέπει να καταθέσουν οι μικτές επιχειρήσεις στην αρμόδια υπηρεσία. Στην περίπτωση των μικτών επιχειρήσεων ο νομοθέτης προβλέπει την κάλυψη εκτάκτων αναγκών μέσω της μετακίνησης οχημάτων και προσωπικού, καθώς και την υποχρέωση διάθεσης εφεδρικών οχημάτων ή και προσωπικού, προκειμένου να ενισχυθούν συνεργάτες και περιοχές που έχουν ανάγκη (σε κάθε περίπτωση, εξακολουθούν να ισχύουν οι ελάχιστες απαιτήσεις του νόμου ανά περιοχή).

Ειδικές ρυθμίσεις για τις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων

14. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων (ασφαλιστικές ή μη ασφαλιστικές, αυτόνομες ή μικτές), υποχρεούνται να διαθέτουν την οργάνωση που προβλέπεται στο άρθρο 2 του νόμου εκτός από τα οχήματα της παρ. 4 και το προσωπικό των εδαφίων β΄ έως ι΄ της παρ. 10, αντί των οποίων πρέπει να διαθέτουν τουλάχι-

---

21 Στο ίδιο άρθρο προστέθηκε και μεταβατική διάταξη σύμφωνα με την οποία, όσοι σταθμοί λειτουργούν κατά την ψήφιση του παρόντος νόμου και διαθέτουν WC καθώς και ξεχωριστούς χώρους αναμονής και χώρο για τον έλεγχο και επισκευή του οχήματος, θεωρούνται σταθμοί παραμονής και μεταφόρτωσης ανεξάρτητα αν δεν καλύπτουν τα τετραγωνικά μέτρα, που ορίζονται από τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου.

22 Ειδικότερα οι μικτές επιχειρήσεις έπρεπε να καταθέσουν εντός 9 μηνών από την δημοσίευση του ν. 3651/2008 τα εξής:

α) Υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου της επιχείρησης ότι η δραστηριότητα της οδικής βοήθειας που παρέχει είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

β) Καταστάσεις με τους αριθμούς πλαισίου και αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που τυχόν διαθέτει άνω των τεσσάρων (4) τόνων κατά περιοχή και υπεύθυνη δήλωση ότι η ελάχιστη προβλεπόμενη κατανομή των οχημάτων είναι συνεχής και σύμφωνη προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

γ) Αντίγραφα θεωρημένων προγραμμάτων εργασίας από την επιθεώρηση εργασίας και υπεύθυνη δήλωση ότι απασχολεί κατά περιοχή το απαιτούμενο τεχνικό προσωπικό σύμφωνα με το άρθρο 2.

δ) Κατάσταση με τις ακριβείς διευθύνσεις και τα τηλέφωνα των σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης που διαθέτει η ίδια και υπεύθυνη δήλωση ότι λειτουργούν σύμφωνα με το άρθρο 2.

[ε) Αντίγραφο της σύμβασης οδικής βοήθειας που παραδίδει στους συνδρομητές]- Η περίπτωση ε΄ καταργήθηκε με το άρθρο 118 του ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α’ 216/11.10.2013].

στ) Αντίγραφο της σύμβασης που τυχόν έχει συνάψει με ασφαλιστική εταιρία και με την οποία έχει αναλάβει την παροχή οδικής βοήθειας στους ασφαλισμένους της.

ζ) Αντίγραφο ασφαλιστηρίου για αστική ευθύνη έναντι των δικαιούχων συνδρομητών της.

η) Αντίγραφα καταστάσεων των συνεργατών, τα οποία περιέχουν όλα τα προαναφερόμενα στοιχεία, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 6.

θ) Αντίγραφο της σύμβασης συνεργασίας με τους συνεργάτες.

ι) Απόσπασμα ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του νόμιμου εκπροσώπου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για τα εγκλήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 13 του παρόντος νόμου.

ια) Υπεύθυνη δήλωση ότι αν στο μέλλον σε οποιαδήποτε περιοχή ο αντίστοιχος συνεργάτης σταματήσει τη λειτουργία της επιχείρησης ή αδυνατεί να παρέχει οδική βοήθεια σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, η μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων θα επέμβει άμεσα για να καλύψει η ίδια την περιοχή. Στην ανωτέρω περίπτωση ενημερώνει εντός τριών (3) εργάσιμων ημερών την υπηρεσία που χορήγησε την άδεια, αναφέροντας όλα τα γεγονότα, την εξέλιξη και τα νέα στοιχεία (νέες διευθύνσεις των σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης, τηλέφωνα και όλα τα υπόλοιπα απαραίτητα στοιχεία). Εφόσον πρόκειται για ασφαλιστική εταιρία που αιτείται άδεια μικτής επιχείρησης οδικής βοήθειας οχημάτων τα ανωτέρω δικαιολογητικά κατατίθενται στην Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (νυν ΔΕΙΑ της ΤτΕ). Μετά την κατάθεση των ανωτέρω δικαιολογητικών η αρμόδια υπηρεσία χορηγεί προσωρινή άδεια μικτής επιχείρησης οδικής βοήθειας οχημάτων διάρκειας τριών (3) μηνών, η οποία μετατρέπεται σε οριστική με την έκδοση των αδειών κυκλοφορίας των οχημάτων της. Μέχρι την 31η Οκτωβρίου εκάστου έτους, αρχής γενομένης από το επόμενο έτος της δημοσίευσης του ν. 3651/2008 οι συνεργάτες υποχρεούνται να παραδίδουν εις διπλούν, στη μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων, τα δικαιολογητικά της παραγράφου 7 του άρθρου 6. Μέχρι την 30ή Νοεμβρίου εκάστου έτους, αρχής γενομένης από το επόμενο έτος της δημοσίευσης του παρόντος νόμου, η μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων, υποχρεούται να καταθέτει στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της έδρας της, τα δικαιολογητικά των παραγράφων 6 και 7 του παρόντος άρθρου. Προκειμένου για τις μικτές ασφαλιστικές επιχειρήσεις τα ανωτέρω δικαιολογητικά κατατίθενται στην Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (νυν ΔΕΙΑ της ΤτΕ).

στον τα εξής ειδικοποιημένα (πλατφόρμες, γερανοφόρα) φορτηγά αυτοκίνητα μικτού βάρους άνω των δεκαεννέα (19) τόνων και προσωπικό:

α) Στο Νομό Αττικής τρία (3) οχήματα και τουλάχιστον εννέα (9) εργαζόμενους εκ των οποίων οι πέντε (5) να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγοί.

β) Στο Νομό Θεσσαλονίκης δύο (2) οχήματα και τουλάχιστον έξι (6) εργαζόμενους εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και το υπόλοιπο οδηγών.

γ) Στους υπόλοιπους νομούς της ηπειρωτικής Ελλάδας ένα (1) όχημα και τουλάχιστον τρεις (3) εργαζόμενους εκ των οποίων οι δύο (2) να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγοί.

δ) Εάν δραστηριοποιούνται σε νησιά, ένα (1) όχημα και τουλάχιστον τρεις (3) εργαζόμενους εκ των οποίων οι δύο (2) να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγοί. Σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 2 σε περίπτωση που το έργο της επιχείρησης δεν περιορίζεται μόνο στην παροχή οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων, εφαρμόζονται οι λοιπές διατάξεις του παρόντος νόμου ανάλογα με το είδος της επιχείρησης.

Συνεργάτες Οδικής Βοήθειας Οχημάτων

15. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3651/2008, οι συνεργάτες οδικής βοήθειας οχημάτων υποχρεούνται να διαθέτουν οι ίδιοι στους νομούς όπου δραστηριοποιούνται την οργάνωση, τον εξοπλισμό και το προσωπικό του άρθρου 2 του νόμου. Ο έλεγχος της λειτουργίας των συνεργατών ασκείται από τις κατά τόπους Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων της χώρας, οι οποίες χορηγούν στους συνεργάτες άδεια λειτουργίας συνεργάτη οδικής βοήθειας οχημάτων. Προκειμένου να εκδοθεί η άδεια συνεργάτη οδικής βοήθειας οχημάτων ή πλέον με την αναγγελία έναρξης δραστηριότητας, απαιτούνται η κατάθεση αίτησης της ενδιαφερόμενης επιχείρησης στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης της έδρας της, συνοδευόμενη με τα απαραίτητα δικαιολογητικά[23].

Γ. ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

16. Υπό το καθεστώς της προηγούμενης διοικητικής άδειας, το οποίο καταργήθηκε με το ν. 3919/2011, οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας υπέβαλαν τα απαιτούμενα δικαιολογητικά στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης[24] της έδρας της επιχείρησης όπου ανήκουν. Αντίστοιχα, όσον αφορά τις ασφαλιστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και παρέχουν, μεταξύ άλλων, οδική βοήθεια, η συνολική εποπτεία, η αδειοδότηση, ο έλεγχος της σύν-

23 Συγκεκριμένα ο συνεργάτης πρέπει να καταθέσει α) υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου της επιχείρησης ότι η δραστηριότητα της οδικής βοήθειας που θα παρέχει, θα είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του ν. 3651/2008,

β) καταστάσεις με τους αριθμούς πλαισίου των οχημάτων που διαθέτει άνω των τεσσάρων (4) τόνων και υπεύθυνη δήλωση ότι η ελάχιστη προβλεπόμενη κατανομή των οχημάτων θα είναι συνεχής και σύμφωνη προς τις διατάξεις του νόμου,

γ) αντίγραφο της σύμβασης συνεργασίας που έχει συνάψει με μια (1) έως τρεις (3) κατ’ ανώτατο όριο μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας οχημάτων,

δ) απόσπασμα ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του νόμιμου εκπροσώπου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για τα εγκλήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 13 του νόμου. Εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την κατάθεση των ανωτέρω δικαιολογητικών, χορηγείται από τις υπηρεσίες προσωρινή άδεια συνεργάτη οδικής βοήθειας οχημάτων, η οποία έχει διάρκεια τριών (3) μηνών. Ευθύς μετά τη χορήγηση της προσωρινής άδειας, χορηγούνται στην επιχείρηση προσωρινές άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων που επιθυμεί.

3. Εντός δύο (2) μηνών από τη χορήγηση της προσωρινής άδειας, η επιχείρηση υποχρεούται να καταθέσει στις προαναφερόμενες υπηρεσίες τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α) Αντίγραφα θεωρημένων προγραμμάτων εργασίας από την επιθεώρηση εργασίας και υπεύθυνη δήλωση ότι απασχολεί το απαιτούμενο τεχνικό προσωπικό σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος.

β) Αντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας των οχημάτων μικτού βάρους άνω των τεσσάρων (4) τόνων που διαθέτει.

γ) Αντίγραφο της σύμβασης συνεργασίας που έχει συνάψει με μία μόνο μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων.

Μετά την κατάθεση των προαναφερόμενων δικαιολογητικών, χορηγείται από την αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών άδεια συνεργάτη οδικής βοήθειας οχημάτων αορίστου χρόνου και οι προσωρινές άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων της επιχείρησης μετατρέπονται σε οριστικές.

4. Μέχρι την 31η Οκτωβρίου εκάστου έτους, αρχής γενομένης από το επόμενο έτος λειτουργίας της, η επιχείρηση υποχρεούται να καταθέτει στην αρμόδια υπηρεσία όλες τις καταστάσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

5. Οι συνεργάτες υποχρεούνται να χρησιμοποιούν στα οχήματα οδικής βοήθειας και στους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης, το διακριτικό τίτλο και τα σήματα που κατέχουν οι μικτές επιχειρήσεις, με τις οποίες συνεργάζονται, σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογραφεί μεταξύ τους.

6. Η παροχή οδικής βοήθειας από συνεργάτη επιτρέπεται μόνο για λογαριασμό της μικτής επιχείρησης σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογραφεί μεταξύ τους.

7. Οι συνεργάτες υποχρεούνται να παραδίδουν στη μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων τα κάτωθι δικαιολογητικά εις διπλούν:

α) Υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου της επιχείρησης ότι η δραστηριότητα της οδικής βοήθειας που παρέχει στην περιοχή δραστηριότητας της είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

β) Αντίγραφο της άδειας λειτουργίας συνεργάτη.

γ) Καταστάσεις με τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που διαθέτει άνω των τεσσάρων (4) τόνων.

δ) Αντίγραφα θεωρημένων προγραμμάτων εργασίας από την επιθεώρηση εργασίας.

ε) Κατάσταση με τις ακριβείς διευθύνσεις και τα τηλέφωνα των σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης που διαθέτει και υπεύθυνη δήλωση ότι λειτουργούν σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος.

στ) Αντίγραφο ασφαλιστηρίου συμβολαίου αστικής ευθύνης έναντι των δικαιούχων συνδρομητών της.

ζ) Απόσπασμα ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του νόμιμου εκπροσώπου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για τα εγκλήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 13 του νόμου.

24 Οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις έχουν αντικατασταθεί από τις περιφερειακές ενότητες.

νομης λειτουργίας αλλά και η επιβολή κυρώσεων σε αυτές ασκείται από την Διεύθυνση Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης της Τράπεζας της Ελλάδος, μετά την κατάργηση της Επιτροπής Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης με το άρθρο 1 του ν. 3867/2010[25]. Υπό το προηγούμενο καθεστώς, προκειμένου να εκδοθεί η άδεια στην κατηγορία της αυτόνομης πανελλαδικής επιχείρησης οδικής βοήθειας οχημάτων, απαιτούνταν η κατάθεση αίτησης και του καταστατικού της ενδιαφερόμενης επιχείρησης στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής υποδιοίκησης της έδρας της, συνοδευόμενη από τα αναγραφόμενα στο νόμο δικαιολογητικά[26]. Επιπλέον, ο νόμος προέβλεπε για τις αυτόνομες πανελλαδικές επιχειρήσεις ετήσια υποχρέωση με καταληκτική ημερομηνία την 31η Οκτωβρίου εκάστου έτους για την υποβολή των καταστάσεων που προβλέπονται στις παρ. 2 και 3 του άρθρου 4 του ν. 3651/2008, ενώ ειδικά για την ασφαλιστική επιχείρηση και εφόσον δραστηριοποιείται η ίδια ως αυτόνομη ή μικτή, προβλεπόταν ετήσια υποχρέωση με καταληκτική ημερομηνία την 31η Οκτωβρίου εκάστου έτους για την υποβολή των καταστάσεων της παρ. 6 του άρθρου 3 του ν. 3651/2008[27]. Περαιτέρω, για τους συνεργάτες υπήρχε η υποχρέωση να παραδίδουν στη μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων, τα δικαιολογητικά της παρ. 7 του άρθρου 6 μέχρι την 31η Οκτωβρίου εκάστου έτους[28], ενώ για τις μικτές επιχειρήσεις προβλέπεται αντίστοιχη υποχρέωση έως την 30η Νοεμβρίου εκάστου έτους, για την κατάθεση των δικαιολογητικών των παρ. 6 και 7 του άρθρου 5.

17. Με τον ν. 4364/2016[29] θεσπίστηκε το νέο πλαίσιο άσκησης της ασφαλιστικής δραστηριότητας, στο πλαίσιο

25 Βλ. και άρθρο 3 παρ. 10 του ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α’13/5.2.2016) για την κατάργηση του ν.δ. 400/1970 και την ρητή μνεία στην εποπτική αρμοδιότητα της ΔΕΙΑ της ΤτΕ.

26 Όταν πρόκειται για αυτόνομη πανελλαδική επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2, προκειμένου να εκδοθεί η άδεια αυτόνομης πανελλαδικής επιχείρησης οδικής βοήθειας οχημάτων ή πλέον με την αναγγελία έναρξης δραστηριότητας, απαιτείται η κατάθεση αίτησης και του καταστατικού της ενδιαφερόμενης Επιχείρησης, στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της έδρας της, καθώς και τα παρακάτω δικαιολογητικά, μετά την κατάθεση των οποίων προβλέπεται η χορήγηση προσωρινής άδειας με διάρκεια τριών μηνών:

α) Υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου της επιχείρησης ότι η δραστηριότητα της οδικής βοήθειας που θα παρέχει είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

β) Καταστάσεις με τους αριθμούς πλαισίου των οχημάτων που διαθέτει άνω των τεσσάρων (4) τόνων και υπεύθυνη δήλωση ότι η ελάχιστη προβλεπόμενη κατανομή των οχημάτων θα είναι συνεχής και σύμφωνη προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

γ) Κατάσταση με τις ακριβείς διευθύνσεις και τα τηλέφωνα των σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης που διαθέτει και υπεύθυνη δήλωση ότι θα λειτουργούν σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος.

δ) Καταργήθηκε η υποχρέωση προσκόμισης αντιγράφου της σύμβασης οδικής βοήθειας που παραδίδεται στους συνδρομητές της με το άρθρο 118 του ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α’ 216/11.10.2013).

ε) Αντίγραφο ασφαλιστηρίου συμβολαίου αστικής ευθύνης έναντι των δικαιούχων.

στ) Απόσπασμα ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του νόμιμου εκπροσώπου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για τα εγκλήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 13 του παρόντος.

ζ) Εφόσον πρόκειται για ασφαλιστική εταιρία που ενδιαφέρεται για άδεια αυτόνομης πανελλαδικής επιχείρησης οδικής βοήθειας οχημάτων τα ανωτέρω δικαιολογητικά κατατίθενται στην Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3, εντός δύο (2) μηνών από τη χορήγηση της προσωρινής άδειας, η επιχείρηση υποχρεούται να καταθέσει στην αρμόδια υπηρεσία τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α) Αντίγραφα θεωρημένων προγραμμάτων εργασίας από την επιθεώρηση εργασίας και υπεύθυνη δήλωση ότι απασχολεί το απαιτούμενο τεχνικό προσωπικό σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος.

β) Αντίγραφο ασφαλιστηρίου συμβολαίου για αστική ευθύνη έναντι των δικαιούχων συνδρομητών-ασφαλισμένων.

γ) Αντίγραφο της σύμβασης οδικής βοήθειας που έχει τυχόν συνάψει με άλλη ασφαλιστική εταιρία και με την οποία έχει αναλάβει την παροχή οδικής βοήθειας στους ασφαλισμένους της.

δ) Αντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας των οχημάτων μικτού βάρους άνω των τεσσάρων (4) τόνων που διαθέτει.

Μετά την κατάθεση δικαιολογητικών, χορηγείται από την υπηρεσία άδεια αυτόνομης πανελλαδικής επιχείρησης οδικής βοήθειας οχημάτων αορίστου χρόνου.

27 Κατά την παρ. 6, ασφαλιστικές εταιρίες, εφόσον δραστηριοποιούνται οι ίδιες ως αυτόνομες ή μικτές στην οδική βοήθεια οχημάτων, υποχρεούνται μέχρι 31 Οκτωβρίου κάθε έτους να καταθέτουν στην Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης που συστήθηκε με τις διατάξεις του ν. 3229/2004 (ΦΕΚ 38 Α) (βλ. ανωτέρω για την μεταφορά αρμοδιότητας στην Διεύθυνση Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης της Τράπεζας της Ελλάδος) τα εξής:

α) Υπεύθυνη δήλωση περί του ότι η δραστηριότητα της οδικής βοήθειας οχημάτων που παρέχουν είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

β) Καταστάσεις με τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που διαθέτουν άνω των τεσσάρων (4) τόνων και υπεύθυνη δήλωση ότι η ελάχιστη προβλεπόμενη κατανομή των οχημάτων είναι συνεχής και σύμφωνη προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

γ) Αντίγραφα θεωρημένων προγραμμάτων εργασίας από την επιθεώρηση εργασίας και υπεύθυνη δήλωση περί του ότι απασχολούν συνεχώς το απαιτούμενο από το άρθρο 2 του παρόντος τεχνικό προσωπικό, κατανεμημένο σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

δ) Κατάσταση με τις ακριβείς διευθύνσεις και τα τηλέφωνα των σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης που διαθέτουν και υπεύθυνη δήλωση ότι αυτοί λειτουργούν σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος.

[ε) Αντίγραφο του ασφαλιστηρίου οδικής βοήθειας που παραδίδουν στους ασφαλισμένους τους].*** Η περίπτωση ε΄ καταργήθηκε με το άρθρο 118 ν. 4199/2013- ΦΕΚ Α’ 216/11.10.2013.

στ) Αντίγραφο της σύμβασης που τυχόν έχουν συνάψει με άλλη ασφαλιστική εταιρία, της οποίας έχουν αναλάβει την παροχή οδικής βοήθειας προς τους ασφαλισμένους της.

ζ) Αντίγραφο ασφαλιστηρίου συμβολαίου για την επαγγελματική και αστική ευθύνη έναντι των δικαιούχων οδικής βοήθειας.

η) Κατάλογο των επιχειρήσεων των συνεργατών της, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε διάφορα σημεία της Ελλάδας.

θ) Αντίγραφο της σύμβασης που έχει η ασφαλιστική εταιρία με τους συνεργάτες της σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος.

Ο έλεγχος από την αρμόδια υπηρεσία για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα περατώνεται μέχρι την 30ή Νοεμβρίου του ιδίου έτους.

Κατά την παρ. 7 του άρθρου 3 σε περίπτωση που οι ασφαλιστικές εταιρίες για την παροχή της οδικής βοήθειας οχημάτων συμβάλλονται με οποιαδήποτε επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων της παραγράφου 2 του παρόντος καταθέτουν μέχρι την 31η Οκτωβρίου στην Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης και τη σύμβαση που έχουν συνάψει με την άλλη Επιχείρηση.

28 Βλ. αναλυτικά ανωτέρω υποσ. 23.

29 ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α 13/5.2.2016) περί προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2009/138/ΕΚ του Ευρωπα-

ενσωμάτωσης της Οδηγίας για τη Φερεγγυότητα (Solvency Directive). Στο άρθρο 4 ρυθμίζεται η άσκηση των κλάδων ασφαλίσεων ζημιών και ειδικά του κλάδου 18 (Βοήθεια). Η Οδηγία για τη Φερεγγυότητα ΙΙ που ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με τον νόμο αυτό κατάργησε την Οδηγία του Συμβουλίου της 10.12.1984 (84/641/ΕΟΚ) για την τροποποίηση όσον αφορά την τουριστική βοήθεια της πρώτης οδηγίας (73/239/ΕΟΚ) για την ανάληψη δραστηριότητας πρωτασφαλίσεως εκτός της ασφαλίσεως ζωής και την άσκηση αυτής.

18. Με την εφαρμογή του ν. 3919/2011 καταργήθηκε η λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας για την άσκηση επαγγελμάτων και η επιχείρηση δύναται πλέον να δραστηριοποιηθεί ελεύθερα, μετά από πάροδο τριμήνου από την αναγγελία έναρξης της δραστηριότητας, συνοδευόμενη από τα δικαιολογητικά για την πιστοποίηση της συνδρομής των νόμιμων προϋποθέσεων, στην κατά τις ισχύουσες στο χρονικό εκείνο σημείο διατάξεις αρμόδια προς αδειοδότηση διοικητική αρχή[30]. Ως εκ τούτου, οι ελάχιστες προϋποθέσεις λειτουργίας όπως εξειδικεύονται με την τήρηση συγκεκριμένου ωραρίου λειτουργίας, τον απαιτούμενο αριθμό οχημάτων, τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού και τον απαραίτητο εξοπλισμό των σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης εξακολουθούν να υφίστανται, ώστε να μπορούν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να ασκήσουν τη δραστηριότητα της οδικής βοήθειας.

Δ. ΑΙΤΗΜΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΑΣΚΗΣΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Δ.1. ΣΥΣΤΑΣΗ ΔΙΫΠΟΥΡΓΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ /ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

19. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων απηύθυνε αίτημα στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για την έκδοση γνωμοδότησης σχετικά με το ισχύον πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων, στο πλαίσιο των εργασιών της Διϋπουργικής Ομάδας Εργασίας. Η συγκεκριμένη Διϋπουργική Ομάδα Εργασίας συστήθηκε με την από 28.9.2014 υπ’ αριθ. Δ6Α 1120033ΕΞ2014 απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών με σκοπό την «αξιολόγηση των έως τώρα νομοθετικών και διοικητικών ενεργειών, για την απελευθέρωση των επαγγελμάτων, την καταγραφή υπαρχόντων περιορισμών και την διατύπωση προτάσεων, για περαιτέρω απελευθέρωση όπου αυτό κριθεί επ’ ωφελεία του δημοσίου συμφέροντος»[31]. Σύμφωνα με την Απόφαση αυτή, στο έργο της Διϋπουργικής Ομάδας Εργασίας περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, και: «-Η σύνταξη πλήρους επικαιροποιημένου καταλόγου των επαγγελμάτων / οικονομικών δραστηριοτήτων αρμοδιότητας κάθε Υπουργού / Γενικής Γραμματείας καθώς και η καταγραφή της κείμενης νομοθεσίας. – Η καταγραφή και αξιολόγηση όλων των απαιτούμενων δικαιολογητικών / προϋποθέσεων για την έναρξη και άσκηση των νομοθετικά κατοχυρωμένων επαγγελμάτων / οικονομικών δραστηριοτήτων, με βάση τις αρχές της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και της μη εισαγωγής διακρίσεων. – Η υποβολή προτάσεων σχετικά με τις νομοθετικές διοικητικές ενέργειες που είναι απαραίτητες για την άρση των δυσανάλογων περιορισμών και τη μείωση του διοικητικού φόρτου».

20. Σύμφωνα με το υπ’ αριθ. πρωτ. 6659/26.9.2016 έγγραφο, το αιτούν Υπουργείο συμμετέχει στις εργασίες της διυπουργικής ομάδας εργασίας, στο πλαίσιο της οποίας ζητήθηκε η διατύπωση προτάσεων για περαιτέρω απελευθέρωση των επαγγελμάτων ή σε διαφορετική περίπτωση η αιτιολόγηση της διατήρησης του ισχύοντος καθεστώτος για λόγους δημοσίου συμφέροντος κατόπιν γνωμοδότησης της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

21. Στο εν λόγω αίτημα περιγράφονται συνοπτικά οι απαιτήσεις οργάνωσης των επιχειρήσεων ως προς το ωράριο λειτουργίας, τα μέσα οδικής βοήθειας και τη διαθεσιμότητα σε προσωπικό. Όσον αφορά την άσκηση της δραστηριότητας οδικής βοήθειας από ασφαλιστικές

ϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα ΙΙ), στα άρθρα 2 και 8 της Οδηγίας 2014/51/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Απριλίου 2014 σχετικά με την τροποποίηση των Οδηγιών 2003/71/ΕΚ και 2009/138/ΕΚ, και των Κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1060/2009, (ΕΕ) αριθ. 1094/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1095/2010, όσον αφορά τις εξουσίες της Ευρωπαϊκής Αρχής Ασφαλίσεων και Επαγγελματικών Συντάξεων (εφεξής ΕΑΑΕΣ) και της Ευρωπαϊκής Αρχής Κινητών Αξιών και Αγορών, καθώς και στο άρθρο 4 της Οδηγίας 2011/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Νοεμβρίου 2011, σχετικά με τη συμπληρωματική εποπτεία των χρηματοπιστωτικών οντοτήτων που ανήκουν σε χρηματοπιστωτικούς ομίλους ετερογενών δραστηριοτήτων και συναφείς διατάξεις της νομοθεσίας περί της ιδιωτικής ασφάλισης και άλλες διατάξεις.

30 Άρθρο 3 παρ. 1 «Η απαίτηση προηγούμενης διοικητικής άδειας για την άσκηση επαγγέλματος, πέραν εκείνων για τα οποία διαλαμβάνεται ρύθμιση στο Κεφάλαιο Β΄ του παρόντος, όταν η χορήγηση της άδειας αυτής συναρτάται προς την αντικειμενικώς διαπιστούμενη κατά δεσμία αρμοδιότητα, συνδρομή νόμιμων προϋποθέσεων, παύει να ισχύει μετά πάροδο τεσσάρων (4) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος. Από το χρονικό εκείνο σημείο και με την επιφύλαξη των οριζομένων στο επόμενο εδάφιο, το επάγγελμα ασκείται ελευθέρως μετά πάροδο τριμήνου από την αναγγελία ενάρξεως ασκήσεως του, συνοδευόμενη από τα νόμιμα δικαιολογητικά για την πιστοποίηση της συνδρομής των νόμιμων προϋποθέσεων, στην κατά τις ισχύουσες στο χρονικό εκείνο σημείο διατάξεις αρμόδια προς αδειοδότηση διοικητική αρχή. Η αρχή αυτή δύναται, εντός τριών (3) μηνών από τη λήψη της αναγγελίας, να απαγορεύσει την άσκηση του επαγγέλματος, στην περίπτωση που δεν συγκεντρώνονται οι νόμιμες προϋποθέσεις προς τούτο ή δεν προκύπτει η συνδρομή τους από τα υποβληθέντα στοιχεία. Έννομες συνέπειες που προβλέπονται στο νόμο επερχόμενες ή επιβαλλόμενες με διοικητική πράξη ή δικαστική απόφαση, στην περίπτωση ασκήσεως επαγγέλματος χωρίς τη λήψη της απαιτούμενης προς τούτο διοικητικής άδειας, νοούνται μετά πάροδο τεσσάρων (4) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος, συναπτόμενες προς την έναρξη ασκήσεως επαγγέλματος χωρίς προηγούμενη αναγγελία περί τούτου στην αρμόδια διοικητική αρχή και επακόλουθη αναμονή επί τρίμηνο, καθώς και προς την άσκηση του επαγγέλματος παρά τη διατύπωση προς τούτο απαγορεύσεως από την αρμόδια διοικητική αρχή.».

31 Όπως αναφέρεται και στο υποβληθέν αίτημα του Υπουργείου, η εν λόγω Διυπουργική Ομάδα Εργασίας συγκροτήθηκε εκ νέου με την υπουργική απόφαση ΑΠ 2/79177/0004/15.12.2015 (ΑΔΑ: ΨΑΕ511/0011) με έργο την αξιολόγηση των νομοθετικών και διοικητικών ενεργειών για την απελευθέρωση των επαγγελμάτων, την καταγραφή των υπαρχόντων περιορισμών και τη διατύπωση προτάσεων, για περαιτέρω απελευθέρωση των επαγγελμάτων.

επιχειρήσεις, αναφέρεται ότι στο άρθρο 2 της Πρώτης Οδηγίας του Συμβουλίου περί συντονισμού των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν στην ανάληψη δραστηριότητας πρωτασφαλίσεως εκτός της ασφαλίσεως ζωής και στην άσκηση αυτής (73/239/ΕΟΚ), όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με την οδηγία 84/641/ΕΟΚ, προβλέπεται η εξαίρεση της δραστηριότητας «οδικής βοήθειας» όπως αυτή περιγράφεται στην παρ. 3 του άρθρου από τις διατάξεις της οδηγίας. Επιπλέον, σύμφωνα με το υποβληθέν αίτημα, η σχετική πρόβλεψη έχει περιληφθεί στο άρθρο 13 του Κεφ 1[Α] του ν.δ. 400/1970. Συνεπώς, ο τρόπος οργάνωσης των επιχειρήσεων που παρέχουν αποκλειστικά τις αναφερόμενες υπηρεσίες δεν ρυθμίζεται από το ενωσιακό δίκαιο περί ασφάλισης ζημιών, εκτός αν οι εργασίες αυτές διενεργούνται από επιχείρηση που υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της Πρώτης Οδηγίας του Συμβουλίου[32].

22. Σημειωτέον ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 4442/2016 για το νέο θεσμικό πλαίσιο για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας, και συγκεκριμένα το άρθρο 3 παρ. 3 αυτού, κατά την υπαγωγή ορισμένης δραστηριότητας σε διαδικασία προηγούμενης γνωστοποίησης ή έγκρισης, όπως ορίζεται στον εν λόγω νόμο, μπορεί να προβλέπεται η διατήρηση όρων και προϋποθέσεων της κείμενης νομοθεσίας ή να αντικαθίστανται οι όροι αυτοί ή και να επιβάλλονται πρόσθετοι όροι και προϋποθέσεις που περιορίζουν την άσκηση της οικονομικής ελευθερίας, εφόσον τούτο είναι αναγκαίο για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και, ιδίως, για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του φυσικού ή πολιτιστικού περιβάλλοντος, την εδραίωση της κοινωνικής ειρήνης, την ανάπτυξη όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας, την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και την προαγωγή της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθορίων περιοχών.

23. Εν προκειμένω τίθεται το ερώτημα της αναγκαιότητας ή μη διατήρησης των απαιτούμενων προϋποθέσεων για την άσκηση της δραστηριότητας οδικής βοήθειας από ασφαλιστικές και μη επιχειρήσεις. Προς το σκοπό αυτό διερευνάται ιδίως εάν οι προαναφερόμενες προϋποθέσεις για την άσκηση του εν λόγω επαγγέλματος/οικονομικής δραστηριότητας αποσκοπούν στη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος ή συνιστούν αδικαιολόγητους περιορισμούς που δεν συνάδουν με τις αρχές «της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και της μη εισαγωγής διακρίσεων»[33].

Δ.2. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ

24. Το Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων με το υπ’ αριθ. πρωτ. 6659/26.9.2016 αίτημά του επισημαίνει ότι οι προϋποθέσεις άσκησης της δραστηριότητας οδικής βοήθειας θεσπίστηκαν με τον ν. 3651/2008, με γνώμονα τη διασφάλιση της επαρκούς και αδιάλειπτης εξυπηρέτησης της ζήτησης, στο πλαίσιο της συνεχούς και επί εικοσιτετραώρου βάσεως λειτουργίας των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας. Συνεπώς, ο ελάχιστος αριθμός εξειδικευμένου τεχνικού προσωπικού διασφαλίζει την τεχνική γνώση και επάρκεια για την ενασχόληση με τις εργασίες της επί τόπου επισκευής του οχήματος, οι οποίες σχετίζονται ευθέως με την οδική ασφάλεια, συνεπώς και τη δημόσια ασφάλεια. Οι ελάχιστες προϋποθέσεις αναφορικά με τους χώρους παραμονής και μεταφόρτωσης απαιτούνται, ώστε να διασφαλίζεται η πραγματική άσκηση των εργασιών αποκατάστασης της βλάβης και η διαχείριση των οχημάτων που έχουν υποστεί βλάβη και των οποίων απαιτείται η μεταφορά.

25. Καθώς οι επιχειρήσεις αυτές παρέχουν την υπηρεσία της οδικής βοήθειας κατόπιν συνδρομής, ο επανέλεγχος των δικαιολογητικών διασφαλίζει τη διαρκή πλήρωση των προϋποθέσεων του νόμου και, συνεπώς, την προστασία των αποδεκτών της υπηρεσίας. Το ίδιο ισχύει και για τον έλεγχο κατά την ετήσια τακτική υποβολή δικαιολογητικών των αδειών κυκλοφορίας των φορτηγών της επιχείρησης ως μέσων για την άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

26. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη άμεσης ανταπόκρισης των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος, απαιτείται επαρκής δυναμικότητα των επιχειρήσεων σε στόλο και προσωπικό, ώστε να εξυπηρετείται κανονικά και εγκαίρως η ζήτηση,καθώς και επαγγελματική κατάρτιση του προσωπικού για την αξιόπιστη παροχή της υπηρεσίας η οποία επιπροσθέτως σχετίζεται με την οδική ασφάλεια. Οι αναφερόμενες απαιτήσεις για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας καθορίστηκαν κατόπιν διαβούλευσης του Υπουργείου με τους εμπλεκόμενους φορείς, επαγγελματικά σωματεία, ιδιώτες κ.λπ.

27. Σύμφωνα με το εν λόγω αίτημα, και για λόγους διασφάλισης των ελάχιστων απαιτήσεων για την εξυπηρέτηση και την προστασία των καταναλωτών της συγκεκριμένης υπηρεσίας, είναι αφενός αναγκαία η διατήρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, και αφετέρου οι υφιστάμενες απαιτήσεις του νόμου θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν για λόγους δημοσίου συμφέροντος, σύμφωνα με την Οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Ε. ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

28. Σε συνέχεια του αιτήματος του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων, η Υπηρεσία, για την πληρέστερη κατανόηση της διαμόρφωσης του ρυθμιστικού πλαισίου άσκησης της δραστηριότητας οδικής βοήθειας, με το υπ’ αρ. 6810/29.9.2016 έγγραφό της ζήτησε να λάβει γνώση των αναφερομένων στο ως άνω σχετικό αίτημα αποτελεσμάτων της διαβούλευσης του Υπουργείου με τους εμπλεκόμενους φορείς, επαγγελματικά σωματεία και ιδιώτες τα οποία, σύμφωνα πάντοτε με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου, ελήφθησαν υπόψη για τον καθορισμό των απαιτήσεων για την παροχή της

32 Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω με τον ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α 13/5.2.2016) ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο η Οδηγία 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα ΙΙ) δυνάμει της οποίας καταργήθηκαν όλες οι προηγούμενες Οδηγίες για την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης μεταξύ των οποίων και η Πρώτη Οδηγία του Συμβουλίου αλλά και η Οδηγία 84/641/ΕΟΚ.

33 Ό.π. βλ. υπ’ αριθ. Δ6Α 1120033ΕΞ2014 απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών, ως τροποποιήθηκε.

συγκεκριμένης υπηρεσίας[34]. Παρακάτω συνοψίζονται οι απόψεις που διατυπώθηκαν κατά τη διεξαχθείσα διαβούλευση.

29. Στο πλαίσιο της διαβούλευσης συλλέχθηκαν στοιχεία[35], από τα οποία προκύπτουν, τόσο θετικές γνώμες όσο και επιφυλάξεις των εμπλεκόμενων μερών/φορέων από την εφαρμογή του νομοσχεδίου.

30. Μεταξύ των θετικών επιπτώσεων που αναφέρθηκαν σημειώνονται επιγραμματικά οι εξής:

- Εκσυγχρονισμός της αγοράς οδικής βοήθειας.

- Περιορισμός πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού, που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της δραστηριοποίησης στην αγορά εταιριών, οι οποίες δεν διαθέτουν τα στοιχειώδη μέσα, υποδομές και εξειδικευμένο προσωπικό.

- Έλεγχος του προσωπικού, των υποδομών και των μέσων που χρησιμοποιούνται από τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά παροχής οδικής βοήθειας, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον τελικό καταναλωτή.

- Διασφάλιση θέσεων εργασίας των εργαζομένων που απασχολούνται στις εταιρίες παροχής οδικής βοήθειας.

31. Μεταξύ των επιφυλάξεων που διατυπώθηκαν συγκαταλέγονται οι κάτωθι:

- Ως προς την εφαρμογή ποσοτικών κριτηρίων σχετικά με τον εξοπλισμό και το απαιτούμενο προσωπικό επισημάνθηκαν κυρίως τα εξής ζητήματα:

α) απουσία προηγούμενης εμπεριστατωμένης μελέτης των ιδιαίτερων γεωγραφικών, πληθυσμιακών και τουριστικών χαρακτηριστικών του κάθε νομού,καθώς και του αριθμού των ΙΧ οχημάτων που κυκλοφορούν ανά νομό, ώστε να καθοριστούν τα ποσοτικά κριτήρια σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες παροχής των υπηρεσιών οδικής βοήθειας, β) αύξηση του κόστους της υπηρεσίας οδικής βοήθειας με συνέπεια την αδυναμία επιβίωσης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων οδικής βοήθειας και τη δημιουργία ολιγοπωλιακών καταστάσεων,

γ) αύξηση του κόστους για τους τελικούς καταναλωτές (κυρίως αναφορικά με τα ασφάλιστρα) χωρίς ταυτόχρονη εξασφάλιση της ποιοτικής αναβάθμισης προϊόντων και υπηρεσιών και

δ) περιορισμός της επιχειρηματικής ελευθερίας των επιχειρήσεων να ορίζουν την πολιτική τους με βάση άλλα ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια όπως (όγκος του πελατολογίου και η γεωγραφική κατανομή αυτού, ειδικές ανάγκες των πελατών κ.λπ.).

- Απόκλιση από τις ισχύουσες συνθήκες της άσκησης της δραστηριότητας οδικής βοήθειας στην Ευρώπη[36], όπου η εν λόγω αγορά δεν ρυθμίζεται από κανονιστικής φύσης διατάξεις, ενώ οι σχετικές υποχρεώσεις εστιάζουν κυρίως στον ποιοτικό και τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, και επίσης λαμβάνεται υπόψη, κατά το στάδιο σύστασης των επιχειρήσεων, η διασφάλιση της φερεγγυότητάς τους.

32. Από τη μελέτη των στοιχείων της διαβούλευσης δεν προέκυψαν στοιχεία που να καταδεικνύουν με σαφήνεια τον τρόπο υπολογισμού, ούτε και τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τη θέσπιση των ελάχιστων κριτηρίων που θέτει ο νόμος. Για το σκοπό αυτό, η Υπηρεσία απηύθυνε στις 7.10.2016 αίτημα παροχής πληροφοριών στα κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ανταγωνισμού, προκειμένου να συλλεχθούν συγκριτικά στοιχεία και αποσαφηνιστεί, για κάθε κράτος μέλος, ποια είναι η δομή της αγοράς οδικής βοήθειας, ποια είδη επιχειρήσεων δραστηριοποιούνται στην οικεία αγορά, καθώς και αν προβλέπεται η δυνατότητα συνεργασίας μεταξύ τους ή/ και εξωπορισμού των εργασιών. Επίσης τέθηκαν ερωτήματα αναφορικά με το αν εφαρμόζονται ειδικοί κανόνες για τη ρύθμιση και εποπτεία της δραστηριότητας οδικής βοήθειας (ελάχιστος αριθμός φορτηγών οχημάτων, ελάχιστος αριθμός τεχνικού προσωπικού, ελάχιστος αριθμός απασχολούμενων προσώπων ανά βάρδια και πως δικαιολογούνται οι ελάχιστες αυτές απαιτήσεις), καθώς και αν διαφοροποιούνται οι κανόνες ανάλογα με το αν πρόκειται για ασφαλιστικές ή μη επιχειρήσεις.

33. Τα αποτελέσματα της έρευνας της Υπηρεσίας[37] αναφορικά με τη δραστηριότητα παροχής οδικής βοήθειας σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες έχουν συνοπτικά ως ακολούθως:

34. Στην Ιταλία, οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην υπό εξέταση αγορά έχουν εξουσιοδοτηθεί να ασκούν τις δραστηριότητες επισκευής αυτοκινήτων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία[38], η οποία προβλέπει την απασχόληση τουλάχιστον ενός ατόμου με τεχνική κατάρτιση και σχετική προϋπηρεσία στον τομέα, καθώς και κάποιες πρόσθετες υποχρεώσεις σύμφωνα με τις ειδικές ρυθμίσεις που ορίζονται από τους ιδιοκτήτες/ διαχειριστές των αυτοκινητόδρομων. Δεν προβλέπονται ελάχιστες απαιτήσεις για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής οδικής βοήθειας, εκτός από την διαθεσιμότητα (όχι ιδιοκτησία απαραίτητα) ενός τουλάχιστον κατάλληλου φορτηγού οχήματος και δύο τουλάχιστον φορτηγών-οχημάτων όσον αφορά τα βαρέα οχήματα (άνω των 25 τόνων), τα οποία να διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό (radio-locator). Τέλος, δεν υπάρχουν ει-

34 Ο συνολικός αριθμός των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας που δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια δεν είναι γνωστός στο αιτούν Υπουργείο. Σε κάθε περίπτωση αντικείμενο της παρούσης γνωμοδότησης είναι η εξέταση των προϋποθέσεων άσκησης της δραστηριότητας ως θεσπίστηκαν με τον ν. 3651/2008. Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν τον κλάδο ζημιών 18 (Βοήθεια) και δύνανται να παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας απαριθμώνται στο Μητρώο που τηρεί η ΔΕΙΑ της ΤτΕ και είναι διαθέσιμο στον ιστότοπό της (http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/deia/PrivateInsuranceFirmsSearch.aspx?BTYPE=AAE&LOB=Claim&Hq=GR&CStatus=Valid). Επισημαίνεται ότι από τις ασφαλιστικές εταιρίες που ασκούν δραστηριότητες οδικής βοήθειας, κατόπιν ενημέρωσης από τη ΔΕΙΑ μόνο η εταιρία ΙΝΤΕΡΣΑΛΟΝΙΚΑ ΑΕΓΑ δραστηριοποιείται υπό τη μορφή της αυτόνομης πανελλαδικής επιχείρησης, ενώ οι υπόλοιπες υπό τη μορφή συνεργασίας με μεικτή επιχείρηση.

35 Τα εν λόγω στοιχεία προσκομίστηκαν στην Υπηρεσία κατόπιν του ως άνω αιτήματος με το από 7.10.2016 πρακτικό παράδοσης παραλαβής.

36 Σχετικά η Ένωση των Ασφαλιστικών Εταιριών είχε προσκομίσει στοιχεία για τις ισχύουσες πρακτικές στην αγορά οδικής βοήθειας σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες (βλ. επιστολή με α.π. 1191/123/9.1.2008 του ΥΠΟΜΕΔΙ).

37 Με αποστολή ερωτηματολογίου προς τις Εθνικές Αρχές Ανταγωνισμού.

38 ν. 122/5.2.1992.

δικές προβλέψεις για τις ασφαλιστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά παροχής οδικής βοήθειας.

35. Στην Ισπανία, η παροχή οδικής βοήθειας πραγματοποιείται μέσω των ασφαλιστικών εταιριών οι οποίες συνεργάζονται με εταιρίες οδικής βοήθειας για την εξυπηρέτηση των τελικών πελατών σύμφωνα με τα ισχύοντα ασφαλιστικά συμβόλαια ή τη σχετική νομική κάλυψη. Παρόλο που η ισπανική νομοθεσία επί της «χερσαίας μετακίνησης» ορίζει ότι οι υπηρεσίες παροχής οδικής βοήθειας παρέχονται στο πλαίσιο συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διατάξεις, δεν έχουν εγκριθεί συγκεκριμένες διατάξεις επί του παρόντος. Περαιτέρω, οι ισχύουσες νομοθετικές ρυθμίσεις για την αγορά ασφάλισης δεν περιλαμβάνουν ειδικές προβλέψεις για τη δραστηριότητα παροχής οδικής βοήθειας.

36. Στη Βουλγαρία, η παροχή οδικής βοήθειας σε δημόσιους αυτοκινητόδρομους πραγματοποιείται από φυσικά πρόσωπα ή επιχειρήσεις εγγεγραμμένες στο μητρώο που προβλέπεται με βάση ισχύουσα νομοθεσία[39], ενώ οι σχετικές άδειες εκδίδονται από το αρμόδιο υπουργείο με την υποβολή βασικών εγγράφων[40]. Η διαχείριση του μητρώου φυσικών προσώπων ή επιχειρήσεων που ασκούν την εν λόγω δραστηριότητα γίνεται από τον Οργανισμό Υποδομής Δρόμων[41], στον οποίο υποβάλλονται εκτός των ως άνω εγγράφων, πιστοποιητικό ετήσιου τεχνικού ελέγχου που προβλέπεται για όλα τα αυτοκίνητα σε κυκλοφορία και απόδειξη πληρωμής διοικητικού φόρου. Στο μητρώο είναι εγγεγραμμένες περί τις 500 εταιρίες οδικής βοήθειας, οι περισσότερες εκ των οποίων είναι μικρές (1-3 οχήματα), ενώ το μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων (άνω των 100) διαθέτει η Ένωση Αυτοκινητιστών. Περαιτέρω δύο ασφαλιστικές εταιρίες και ένας επίσημος αντιπρόσωπος αυτοκινήτων προσφέρουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας στην παρούσα φάση.

37. Στην Πολωνία, στην αγορά παροχής οδικής βοήθειας δραστηριοποιούνται δύο κατηγορίες εταιριών: α) ιδιωτικές εταιρίες, είτε απευθείας είτε σε συνεργασία με ασφαλιστικές εταιρίες και β) ασφαλιστικές εταιρίες οι οποίες προσφέρουν αυτόνομα τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας. Στην εν λόγω αγορά δεν εφαρμόζονται νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με το είδος των επιχειρήσεων και τις δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ τους. Ισχύουν, ωστόσο, βασικές προϋποθέσεις για την άσκηση της δραστηριότητας όπως το να είναι σε ισχύ η άδεια οδήγησης και να πληρούνται ορισμένες τεχνικές προδιαγραφές για τα φορτηγά-οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη παροχή οδικής βοήθειας. Σύμφωνα με σχετικό ψήφισμα του 2015, τα προαναφερόμενα οχήματα πρέπει να έχουν ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά και εξοπλισμό, συγκεκριμένο χρωματισμό, ειδικά φώτα, καθώς και ειδική πλατφόρμα ανέλκυσης (τόσο για μοτοσυκλέτες όσο και για αυτοκίνητα). Περαιτέρω, σύμφωνα με τον Κανονισμό (EC) 561/2006, στις περιπτώσεις που η ανέλκυση πραγματοποιείται σε ακτίνα εκτός των 100 χλμ. η επιχείρηση που πραγματοποιεί την ανέλκυση πρέπει να διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό (ταχογράφο) για την καταγραφή της χρονικής διάρκειας της οδήγησης. Σε ειδικές περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα για τα φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν βαρέα οχήματα, επιβάλλεται να είναι εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο για την καταμέτρηση της χρονικής διάρκειας της οδήγησης. Τέλος, δεν προβλέπονται άλλες ειδικές άδειες για τη άσκηση της δραστηριότητας ή διαφορετικές προβλέψεις για την περίπτωση των ασφαλιστικών εταιριών.

38. Στη Δανία, στην υπό εξέταση αγορά δραστηριοποιούνται κυρίως ιδιωτικές εταιρίες οι οποίες προσφέρουν οδική βοήθεια είτε απευθείας προς τελικούς πελάτες είτε μέσω των ασφαλιστικών εταιριών. Περαιτέρω, σε ορισμένες περιπτώσεις οι δημόσιες αρχές συνεργάζονται με ιδιωτικές εταιρίες για την παροχή οδικής βοήθειας πχ. για οχήματα ιδιοκτησίας των εν λόγω αρχών, διαδικασία η οποία πραγματοποιείται συνήθως μέσω διαγωνισμού. Ορισμένες δημόσιες εταιρίες πυροσβεστικής και διάσωσης βοηθούν επίσης τις δημόσιες αρχές στην παροχή οδικής βοήθειας. Δεν υφίστανται νομοθετικές ρυθμίσεις ή ελάχιστες προϋποθέσεις για την άσκηση της δραστηριότητας οδικής βοήθειας, με εξαίρεση τις προδιαγραφές που τίθενται κατά περίπτωση στους δημοσίους διαγωνισμούς. Περαιτέρω δεν εφαρμόζονται ειδικές προβλέψεις για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις όσον αφορά την υπηρεσία οδικής βοήθειας.

39. Στην Ουγγαρία, η αγορά παροχής οδικής βοήθειας χαρακτηρίζεται ως ολιγοπωλιακή και ειδικότερα στην αγορά δραστηριοποιούνται οι εξής επιχειρήσεις: α) ο ουγγρικός όμιλος αυτοκινήτων[42] ο οποίος παρέχει στα μέλη του υπηρεσίες σε 24ωρη βάση κατά ISO πιστοποίηση, β) η ασφαλιστική εταιρία Europ Assistance η οποία προσφέρει διάφορα πακέτα ασφάλισης για την οδική βοήθεια, γ) η εταιρία Auto International η οποία προσφέρει σχετικές υπηρεσίες σε απόσταση έως και 20 μιλίων και δ) επίσημοι επισκευαστές αυτοκινήτων διαφόρων σημάτων (π.χ. Audi, Volvo, BMW, Toyota, Ford, κ.α.). Η αγορά οδικής βοήθειας δεν είναι ρυθμισμένη, με εξαίρεση ορισμένες προϋποθέσεις που ορίζονται στην Υπουργική Απόφαση (1/1990) και αναφέρονται στα επαγγελματικά προσόντα και την ελάχιστη προϋπηρεσία 5 ετών που οφείλει να έχει το άτομο το οποίο αναλαμβάνει τη μετακίνηση οχήματος και την παροχή οδικής βοήθειας, ενώ δεν υφίστανται λοιπές ελάχιστες απαιτήσεις. Στην εν λόγω απόφαση προβλέπεται ότι η Εθνική Αρχή Μεταφορών[43] πρέπει να ενημερώνεται σχετικά με την πρόβλεψη άσκησης τέτοιας δραστηριότητας. Μεγάλος αριθμός ασφαλιστικών εταιριών προσφέρουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας με πακέτα ασφάλισης που ποικίλουν. Οι ασφαλιστικές εταιρίες που παρέχουν οδι-

39 Traffic Control Act, art. 148c και Bulgarian Trade Act/The Non-Profit Legal Persons Act.

40 Για την έκδοση τους απαιτούνται τα εξής έγγραφα: Αντίγραφο του εντύπου εγγραφής της επιχείρησης στο μητρώο, δήλωση ότι δεν βρίσκεται σε διαδικασία πτώχευσης (process of insolvency procedure), λίστα με τα οχήματα που θα χρησιμοποιηθούν για την οδική βοήθεια και τηλέφωνο επικοινωνίας για την κλήση οχήματος οδικής βοήθειας).

41 Road Infrastructure Agency.

42 Magyar Autóklub.

43 National Transport Authority.

κή βοήθεια οφείλουν να ακολουθούν τους κανόνες που προβλέπονται στο σχετικό νόμο για την ασφάλιση[44] και στον πολιτικό κώδικα της Ουγγαρίας[45]. Περαιτέρω, σύμφωνα με την ουγγρική νομοθεσία η ασφάλιση έναντι κινδύνου (risk) που λαμβάνει χώρα στην Ουγγαρία μπορεί να γίνει μόνο από ασφαλιστές που έχουν άδεια άσκησης δραστηριότητας στη χώρα.

40. Στη Σουηδία και έως το 1992, οι ασφαλιστικές εταιρίες δραστηριοποιούνταν από κοινού στην αγορά της οδικής βοήθειας μέσω μιας εταιρίας[46], ενώ έκτοτε αποσύρθηκαν από την αγορά. Για ένα μικρό διάστημα δραστηριοποιείτο στην αγορά ο σύνδεσμος MRF ο οποίος πτώχευσε το 1993. Σήμερα, δραστηριοποιείται στην αγορά η εταιρία «Assistancekåren» συνεργαζόμενη με διάφορες εταιρίες, καθώς και η δανέζικη εταιρία Falck, ενώ οι λοιπές εταιρίες στην αγορά είναι είτε ανεξάρτητες είτε συνδεδεμένες με τις δύο ως άνω εταιρίες. Στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιούνται αρκετές επιχειρήσεις ενώ το περιθώριο κέρδους είναι χαμηλό, σύμφωνα με τους κύριους παίκτες. Περαιτέρω, δεν προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις για τα φορτηγά-οχήματα, εκτός των προβλεπόμενων τεχνικών ελέγχων που ισχύουν για όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν. Τέλος, δεν υπάρχουν ειδικές προβλέψεις για τις ασφαλιστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά παροχής οδικής βοήθειας.

41. Στην Κροατία, μέχρι πριν από λίγα χρόνια η αγορά μονοπωλείτο από μια εταιρία[47] ενώ σήμερα παρατηρείται έντονος ανταγωνισμός με δραστηριοποίηση πολλών εταιριών (περιορισμένης ευθύνης ή συμμετοχικές εταιρίες). Οι νομοθετικές ρυθμίσεις για την παροχή οδικής βοήθειας περιλαμβάνουν προβλέψεις, για τα φυσικά πρόσωπα ή επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά, οι οποίες αφορούν στην τήρηση ορισμένων προϋποθέσεων για την άσκηση της δραστηριότητας[48], καθώς και ελάχιστων τεχνικών προδιαγραφών για τα φορτηγά οχήματα μεταφοράς[49]. Οι εν λόγω ρυθμίσεις εφαρμόζονται για όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά, ανεξαρτήτως της νομικής τους μορφής.

42. Συμπερασματικά, με βάση τα στοιχεία του φακέλου από απαντήσεις άλλων αρχών ανταγωνισμού, η αγορά παροχής οδικής βοήθειας δεν ρυθμίζεται νομοθετικά με συγκεκριμένο κανονιστικό πλαίσιο που να καθορίζει τα είδη των επιχειρήσεων που δύνανται να δραστηριοποιούνται στην οικεία αγορά, ούτε και υπό ποιες συγκεκριμένες συνθήκες. Ωστόσο, ως προϋπόθεση για την άσκηση της δραστηριότητας οδικής βοήθειας, εφαρμόζονται ορισμένα (ποιοτικά ιδίως) κριτήρια, τα οποία συνίστανται ιδίως στα εξής:

- όσον αφορά τα φορτηγά-οχήματα, τα τελευταία πρέπει να πληρούν ορισμένες τεχνικές προδιαγραφές και να διαθέτουν τον απαραίτητο εξοπλισμό (αναλόγως με το αν πρόκειται για απλά ή βαρέα οχήματα), ενώ ελέγχονται, επίσης, και ως προς κάποια βασικά προαπαιτούμενα, όπως το να είναι σε ισχύ οι σχετικές άδειες κυκλοφορίας τους, να είναι ασφαλισμένα και να υπόκεινται σε τακτικούς τεχνικούς ελέγχους, όπως ισχύει αντίστοιχα για όλα τα οχήματα που είναι σε κυκλοφορία.

- σχετικά με το απασχολούμενο προσωπικό στις εταιρίες παροχής οδικής βοήθειας, οι σχετικές ρυθμίσεις συνίστανται κυρίως στο να διαθέτει την απαραίτητη τεχνική κατάρτιση και επαγγελματική εμπειρία, ενώ δεν εφαρμόζονται ρυθμίσεις για τον καθορισμό του συνολικού αριθμού του απασχολούμενου προσωπικού. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ωστόσο, προβλέπεται η απασχόληση τουλάχιστον ενός τεχνικά καταρτισμένου υπαλλήλου (Ιταλία, Κροατία).

- για την άσκηση της δραστηριότητας δεν προβλέπεται συνήθως ειδική άδεια (με εξαίρεση τη Βουλγαρία και την Κροατία), ενώ σε κάποιες περιπτώσεις προβλέπεται οι επιχειρήσεις να είναι εγγεγραμμένες σε μητρώο ή/και να υπάρχει σχετική ενημέρωση των αρχών (Ιταλία, Βουλγαρία, Ουγγαρία).

- για την περίπτωση των ασφαλιστικών εταιριών, εφαρμόζεται η νομοθεσία που ισχύει ανά χώρα, ενώ δεν προβλέπονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις ειδικότερα για την αγορά παροχής οδικής βοήθειας.

43. Πιο συγκεκριμένα, από την έρευνα της Υπηρεσίας σε διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ, δεν εντοπίστηκαν στη νομοθεσία τους αντίστοιχες ελάχιστες απαιτήσεις, με εκείνες που προβλέπονται στον ν. 3651/2008. Οι ελάχιστες σχετικές απαιτήσεις για την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας σε άλλα κράτη μέλη της Ένωσης είναι πρωτίστως ποιοτικής φύσης και, σε κάθε περίπτωση, έχουν συγκριτικά μικρότερο κανονιστικό εύρος και ένταση σε σχέση με τις αντίστοιχες ελληνικές (όπως παρουσιάστηκαν συνοπτικά ανωτέρω). Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι κανένα από τα κράτη μέλη που απήντησαν στην Υπηρεσία δεν εμφανίζει έντονο το στοιχείο της νησιωτικότητας, ιδιαιτερότητα που διακρίνει αντιστοίχως την ελληνική επικράτεια από τις περιπτώσεις που προαναφέρθηκαν.

44 Insurance Act No LXXXVIII, 2014.

45 Civil Code of Hungary.

46 Την εταιρία Larmtjänst ιδιοκτησίας της Bärgningskåren.

47 Hrvatski Autoklub (HAK).

48 Ειδικότερα και σύμφωνα με το νόμο για την κυκλοφοριακή ασφάλεια στους δρόμους (law on Road Traffic Safety) απαιτούνται τα εξής: άδεια από την αρμόδια κυβερνητική υπηρεσία ή άλλο αρμόδιο όργανο, εγγραφή για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς και κατοχή σχετικής άδειας, κατοχή 1 τουλάχιστον εγγεγραμμένου και τεχνικά κατάλληλου φορτηγού οχήματος για τη μεταφορά οχημάτων για τη διάρκεια ισχύος του συμβολαίου σύμφωνα με τη προβλεπόμενη νομοθεσία, ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών, του φορτίου και των εμπορευμάτων που μεταφέρονται καθώς και ασφάλιση του οχήματος σε περίπτωση ζημίας κατά τη φόρτωση-εκφόρτωση (κατ’ ελάχιστο 38.000€), απασχόληση 1 τουλάχιστον εκπαιδευμένου υπαλλήλου πλήρους ή μερικής απασχόλησης με έγκυρη άδεια οδήγησης και τα προβλεπόμενα από το νόμο επαγγελματικά και τεχνικά προσόντα, κατοχή του κατάλληλου τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού για την επικοινωνία με το τηλεφωνικό κέντρο.

49 Ειδικότερα προβλέπονται τα εξής: η ηλικία των οχημάτων δεν πρέπει να ξεπερνά τα 15 έτη, ελαχίστη χωρητικότητα για τα υφιστάμενα φορτηγά οχήματα 1.500 κιλά ενώ για τα νέα 2.000 κιλά και μέγιστη ηλικία έως 10 έτη, σφραγίδα σύμφωνα με συγκεκριμένες προδιαγραφές (HAK Manual of graphic standards), η χωρητικότητα του οχήματος για τον οδηγό και 2 επιβάτες και λοιπές προβλέψεις σχετικά με τη μετακίνηση, τον εξοπλισμό και την αποθήκευση των οχημάτων.

44. Στο βαθμό που δεν υπάρχει εναρμόνιση, τα κράτη μέλη δύνανται να προστατεύσουν ένα έννομο αγαθό, ασκώντας τη διακριτική τους ευχέρεια, σεβόμενα συγχρόνως και την αρχή της αναλογικότητας. Επομένως, τα μέσα που επιλέγουν πρέπει να περιορίζονται σε αυτά που είναι αναγκαία για την προστασία συγκεκριμένου εννόμου αγαθού και ανάλογα προς τον ούτως επιδιωκόμενο σκοπό, ο οποίος δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με μέτρα λιγότερο περιοριστικά του ανταγωνισμού. Δεδομένου ότι από την έρευνα της Υπηρεσίας, δεν κατέστη δυνατό να εντοπιστεί σε ενωσιακό κείμενο ή κείμενο κράτους μέλους αντίστοιχη πρόβλεψη για τις ελάχιστες απαιτήσεις άσκησης της δραστηριότητας οδικής βοήθειας, και συνεπώς δεν υπάρχει σχετική εναρμόνιση σε ενωσιακό επίπεδο, το εξεταζόμενο αίτημα διατήρησης των ελάχιστων απαιτήσεων του ν. 3651/2008 εξετάζεται, κατωτέρω, υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας και του δημοσίου συμφέροντος.

ΣΤ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

ΣΤ.1. Εισαγωγή

45. Ένας ρυθμιστικός κανόνας υιοθετείται από τη δημόσια διοίκηση και εφαρμόζεται σε έναν οικονομικό κλάδο με βάση τα οφέλη, τα οποία αποφέρει στο κοινωνικό σύνολο. Ο τρόπος με τον οποίο θα επιμεριστούν τα οφέλη και το κόστος της ρύθμισης, είναι ένα βασικό ερώτημα στη ρυθμιστική διαδικασία. Έτσι, σύμφωνα με τη θεωρία της οικονομικής ρύθμισης, ένας ρυθμιστικός κανόνας θεσμοθετείται κυρίως για την προστασία και την ωφέλεια του κοινωνικού συνόλου (δημόσιου συμφέροντος). Στην πράξη, όμως, ένας τέτοιος κανόνας δύναται να εξελιχθεί σε ένα μηχανισμό προστασίας, όχι του δημοσίου συμφέροντος, αλλά της επαγγελματικής ένωσης, της βιομηχανίας ή της κοινωνικής ομάδας, στην οποία αφορά. Με αυτόν τον τρόπο, η άσκηση δημόσιας εξουσίας από τα αρμόδια όργανα και τους φορείς, κατά την οργάνωση και λειτουργία της αγοράς, δύναται να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό. Τούτο συμβαίνει ιδίως όταν η κανονιστική ρύθμιση θέτει περιορισμούς εισόδου (π.χ. αδειοδότηση), επιβάλλει περιορισμούς στην παραγωγή και κατανέμει δικαιώματα παραγωγής, απονέμει αποκλειστικά δικαιώματα παροχής υπηρεσιών και ορίζει προκαθορισμένες μονοπωλιακές αμοιβές για συγκεκριμένους επαγγελματίες και παραγωγούς, καταλήγοντας έτσι να προστατεύει την εν λόγω βιομηχανική ένωση ή ομάδα επαγγελματιών ή επιχειρήσεων από τον ανταγωνισμό. Σε ορισμένες δε περιπτώσεις, η δράση της διοίκησης μπορεί ακόμη να διευκολύνει τις οριζόντιες αντιανταγωνιστικές συμπράξεις μεταξύ επιχειρήσεων ή να οδηγήσει ευθέως στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης. Αποτέλεσμα της όλης αυτής ρυθμιστικής διαδικασίας είναι η αύξηση του κόστους κατά τη διαδικασία της παραγωγής και της εμπορίας στις αγορές, καθώς και ο περιορισμός του ανταγωνισμού.

46. Οι περιορισμοί εισόδου (πρόσβασης) των ιδιωτικών επιχειρήσεων στις αγορές διακρίνονται σε δύο τύπους: (α) σε περιορισμούς που έχουν οριζόντιο χαρακτήρα και εμφανίζονται σε όλους τους κλάδους της οικονομίας και (β) σε περιορισμούς που διαμορφώνονται αποκλειστικά σε συγκεκριμένες κλαδικές αγορές. Τα ρυθμιστικά εμπόδια εισόδου επιχειρήσεων σε έναν οικονομικό κλάδο συνοδεύονται από μείωση του ανταγωνισμού και ανάπτυξη της παραοικονομίας. Σημειωτέον ότι, πολλές φορές, το κόστος και η πολυπλοκότητα των διαδικασιών εισόδου των επιχειρήσεων σε μια αγορά και ο βαθμός που αυτές επηρεάζουν τον ανταγωνισμό υποεκτιμούνται. Περαιτέρω, οι επιβαλλόμενες διαδικασίες εισόδου των επιχειρήσεων σε έναν οικονομικό κλάδο μπορεί να λειτουργούν ως άτυπος περιορισμός του ανταγωνισμού, καθώς το συνολικό κόστος, ο χρόνος ολοκλήρωσης των διαδικασιών αδειοδότησης και/ή η πιθανή καθυστέρηση της Δημόσιας Διοίκησης να ολοκληρώσει τη διαδικασία αποθαρρύνουν την είσοδο επιχειρήσεων στο συγκεκριμένο κλάδο. Σε αυτήν την περίπτωση, εταιρίες που είναι ήδη αδειοδοτημένες, απολαμβάνουν de facto ευνοϊκής θέσης στην αγορά.

47. Εάν οι ρυθμιστικοί κανόνες που επιβάλλουν περιορισμούς στην είσοδο των επιχειρήσεων σε έναν οικονομικό κλάδο στοχεύουν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος, θα πρέπει να δικαιολογούνται από την παροχή υψηλής ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών και τη διασφάλιση της αδιάκοπης παροχής τους και να είναι πρόσφοροι και αναλογικοί προς της επίτευξη ακριβώς των σκοπών αυτών.

ΣΤ.1.1. Άρση αδικαιολόγητων περιορισμών

48. Η υιοθέτηση συστημάτων προηγούμενης αδειοδότησης για την είσοδο και παροχή υπηρεσιών από συγκεκριμένους επαγγελματίες ενδέχεται να αποβλέπει στην εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος ή/και στη διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς όφελος του καταναλωτή και είναι, υπό προϋποθέσεις, πρόσφορη και αναλογική για την επίτευξη του επιδιωκόμενου αυτού σκοπού. Αυτό βρίσκει εφαρμογή ιδίως σε αγορές όπου χαρακτηρίζονται από ασυμμετρία πληροφόρησης ή η παροχή της σχετικής υπηρεσίας έχει επιπτώσεις σε τρίτα πρόσωπα πέραν των αποδεκτών της ή η υπό περιορισμό αγορά παράγει δημόσια αγαθά επωφελή για το κοινωνικό σύνολο[50].

49. Ωστόσο, αν και υπό προϋποθέσεις, οι περιορισμοί εισόδου σε μια δραστηριότητα υπό τη μορφή έκδοσης αδειών ή συγκέντρωσης δικαιολογητικών για την άσκηση επαγγέλματος για επαγγελματίες συγκεκριμένων κλάδων δύναται να θεωρηθούν δικαιολογημένοι για τους ανωτέρω λόγους, ο υπερβολικός βαθμός ρύθμισης ενδέχεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο στους καταναλωτές, καθώς μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της προσφοράς των παρόχων υπηρεσιών, με αρνητικές επιπτώσεις, τόσο στο επίπεδο του ανταγωνισμού όσο και στην ποιότητα των υπηρεσιών μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα. Υπό το πρίσμα αυτό, οι ως άνω ρυθμίσεις ενδέχεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να είναι υπερβολικά αυστηρές, με αποτέλεσμα να περιορίζουν αδικαιολόγητα τις επιλογές του καταναλωτή και να δημιουργούν τεχνητή ανεπάρ-

50 Βλ. σχετικά παρ. 4 του άρ. 2 του ν. 3919/2011, όπως τροποποιήθηκε με την υποπαράγραφο Ε.2 του ν. 4152/2013, καθώς και ενδεικτικά και την υπ’ αριθμ. 11/IV/2011 Γνωμοδότηση της ΕΑ, καθώς και Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Έκθεση σχετικά με τον Ανταγωνισμό στον Τομέα των Επαγγελματικών Υπηρεσιών, COM (2004) 83 τελικό, 9.2.2004.

κεια που προκαλεί αύξηση τιμών, χωρίς απαραίτητα να συνοδεύεται από αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

50. Τόσο στην οικονομική θεωρία όσο και στην πολιτική του ελεύθερου ανταγωνισμού δίνεται έμφαση, ώστε οι απαιτήσεις για την άσκηση επαγγέλματος να μην είναι πιο αυστηρές από ό,τι είναι απαραίτητο για τη διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προστασία των καταναλωτών. Προκρίνεται, δηλαδή, μια λιγότερο περιοριστική προσέγγιση των εν λόγω ρυθμιστικών περιορισμών, με στόχο αφενός μεν την ενίσχυση της πληροφόρησης σχετικά με τις ικανότητες των επαγγελματιών, την ποιότητα των παρεχόμενων από αυτούς υπηρεσιών, τις πιθανές ζημιές που μπορεί να υποστούν οι καταναλωτές από την ανεπαρκή άσκηση του επαγγέλματος και τη δυνατότητα αυτοπροστασίας τους πραγματοποιώντας ενημερωμένες επιλογές, και αφετέρου τη θέσπιση υποχρεωτικών απαιτήσεων διασφάλισης ποιότητας και ευθύνης του επαγγελματία, σε περίπτωση πλημμέλειας[51].

51. Περαιτέρω, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών κατοχυρώνεται στο άρθρο 56 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 49 ΣΕΚ) και αποτελεί ειδικότερη έκφραση της ελεύθερης κυκλοφορίας και διαμονής του πολίτη στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με το άρθρο 57 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 50 ΣΕΚ), θεωρούνται σαν παροχή υπηρεσιών εκείνες, οι οποίες παρέχονται κανονικά έναντι αμοιβής, εφόσον δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις τις σχετικές με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των κεφαλαίων της Συνθήκης. Το ίδιο άρθρο διευκρινίζει ότι οι διατάξεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών καλύπτουν όλες τις οικονομικές δραστηριότητες, ιδίως τις βιομηχανικές, τις εμπορικές, τις βιοτεχνικές και τις δραστηριότητες των ελευθέρων επαγγελμάτων.

ΣΤ.1.2. Ο ν. 3919/2011

52. Με το ν. 3919/2011 ο νομοθέτης απέβλεψε στην άρση των περιορισμών που προβλέπονται στην ισχύουσα κατά το χρόνο θέσπισής του νομοθεσία και εμποδίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στα επαγγέλματα και την άσκησή τους. Οι εν λόγω περιορισμοί, οι οποίοι καταργήθηκαν με τον εν λόγω νόμο, απαριθμούνται στο άρθρο 2 του ν. 3919/2011 και αφορούν:

• είτε στην ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα/τη δραστηριότητα, όπως είναι ο νομοθετικά οριζόμενος αριθμός των προσώπων και η εξάρτηση της χορήγησης άδειας από την ύπαρξη πραγματικής ανάγκης για παροχή των υπηρεσιών κατά την ουσιαστική κρίση της Διοίκησης ή

• στην άσκηση του επαγγέλματος όπως είναι η θέσπιση γεωγραφικών ορίων ή ελάχιστων αποστάσεων μεταξύ των ασκούντων το ίδιο επάγγελμα, η απαγόρευση δημιουργίας περισσότερων εγκαταστάσεων από το ίδιο πρόσωπο, η επιβολή ή η απαγόρευση της άσκησης επαγγέλματος υπό ορισμένη εταιρική μορφή, ο περιορισμός της συμμετοχής στο εταιρικό κεφάλαιο με κριτήριο την επαγγελματική ιδιότητα, οι υποχρεωτικές κατώτατες τιμές, καθώς και η υποχρέωση προσφοράς από τον ασκούντα το επάγγελμα και άλλων συγκεκριμένων υπηρεσιών μαζί με τη δική του υπηρεσία.

53. Στους περιορισμούς του άρθρου 2 του ν. 3919/2011, οι οποίοι καταργούνται, δεν συμπεριλαμβάνονται, όπως ρητώς τονίζεται στην αιτιολογική έκθεση του νόμου, περιορισμοί υποκειμενικού χαρακτήρα, οι οποίοι συναρτώνται με τα πάσης φύσεως αξιούμενα προσόντα, την εμπειρία, δεξιότητες και ικανότητες που διαπιστώνονται με δοκιμασία, καθώς και την ηλικία για την είσοδο ή την υποχρεωτική έξοδο από το επάγγελμα.

54. Από τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 2 του ν. 3919/2011 προκύπτει ότι ως περιορισμοί στην πρόσβαση και την άσκηση επαγγελμάτων και δραστηριοτήτων, οι οποίοι καταργούνται με το νόμο αυτό ως αδικαιολόγητοι κατά τη νεότερη αντίληψη του νομοθέτη, νοούνται εκείνοι μόνο οι περιορισμοί, οι οποίοι εντάσσονται, με βάση το περιεχόμενό τους, σε κάποια από τις κατηγορίες που απαριθμούνται στη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3919/2011. Συνεπώς, η νομοθεσία που διέπει εκάστοτε επαγγελματική δραστηριότητα εξακολουθεί, κατά τα λοιπά, να ισχύει ως προς επιμέρους διατάξεις της, εφόσον οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις αυτές περιορισμοί στην πρόσβαση ή την άσκηση αυτής δεν εμπίπτουν σε κάποια από τις ανωτέρω κατηγορίες καταργούμενων περιορισμών του άρθρου 2 παρ. 2 του ν. 3919/2011 ή δεν συνδέονται αρρήκτως με αυτούς[52].

ΣΤ.1.3. Λόγοι διατήρησης ή επαναφοράς προϋποθέσεων και δικαιολογητικών άσκησης δραστηριότητας

55. Όπως προαναφέρθηκε, σκοπός των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 3919/2011 δεν είναι να καταργηθεί κάθε περιορισμός, παρά μόνον οι αδικαιολόγητοι περιορισμοί κατά την έννοια του νόμου, σκοπός άλλωστε διέπει και τις εργασίες της Διϋπουργικής Ομάδας Εργασίας[53]. Το ποιοι περιορισμοί ή προϋποθέσεις πρέπει να θεωρηθούν δικαιολογημένοι και, ως τέτοιοι, να διατηρηθούν προκύπτει από την παρ. 4 του άρθρου 2[54] και την παρ. 2 του άρ-

51 Βλ OECD Competition Assessment Toolkit, Οδηγός Αξιολόγησης Συνθηκών Ανταγωνισμού, Τόμος Ι, Έκδοση 2.0, σελ. 52. Βλ. επίσης αναλυτικότερα υπ’ αριθ. 15/VI/2012 Γνωμοδότηση Ε.Α.

52 Βλ. και ΣτΕ 445/2014

53 Βλ. την υπ’ αριθμ. Δ6Α 1120033ΕΞ2014/28.9.2014 απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών, ως τροποποιήθηκε και ισχύει κατά τα ανωτέρω.

54 Το κείμενο της διάταξης της παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 3919/2011 (μετά την τροποποίηση αυτού με την υποπαρ. Ε.2 της παρ. Ε του άρθρου πρώτου του ν. 4152/2013) έχει ως ακολούθως: «4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του καθ’ ύλην αρμόδιου Υπουργού και του Υπουργού Οικονομικών, ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Ανταγωνισμού, είναι δυνατή η θέσπιση παρεκκλίσεως σε σχέση προς ορισμένο επάγγελμα από τις διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου και της παραγράφου 1 του άρθρου 3, εάν: Ι. Με τον περιορισμό αυτόν επιδιώκεται η εξυπηρέτηση επιτακτικού λόγου δημοσίου συμφέροντος και ΙΙ. Ο περιορισμός αυτός είναι πρόσφορο και αναγκαίο μέσο για την εξυπηρέτησή του και, από απόψεως εντάσεως της επεμβάσεως στη σφαίρα της οικονομικής ελευθερίας, τελεί σε εύλογη αναλογία προς τη σπουδαιότητα του επιδιωκομένου να εξυπηρετηθεί επιτακτικού λόγου δημοσίου συμφέροντος και ΙΙΙ. Ο περιορισμός αυτός δεν εισάγει άμεσα ή έμμεσα διακρίσεις ανάλογα με την ιθα-

θρου 3[55], όπως τροποποιήθηκαν με την υποπαράγραφο Ε.2 της παρ. Ε΄ του πρώτου άρθρου του ν. 4152/2013[56], καθώς και από το άρθρο 3 του ν. 4442/2016[57]. Στο ίδιο πλαίσιο, η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε προηγούμενη σχετική της Γνωμοδότηση[58] έχει αναγνωρίσει ότι «ορισμένος βαθμός ρύθμισης των επίμαχων επαγγελμάτων [ενν. των ελευθέριων επαγγελμάτων] μπορεί να δικαιολογείται, ιδιαίτερα εν όψει του ότι οι σχετικές υπηρεσίες έχουν επιπτώσεις σε τρίτους, και ότι ορισμένες επαγγελματικές υπηρεσίες θεωρείται ότι παράγουν δημόσια αγαθά, επωφελή για το κοινωνικό σύνολο γενικότερα. Επομένως, ρυθμίσεις για τη διατήρηση της ποιότητας των επαγγελματικών υπηρεσιών και την προστασία των καταναλωτών μπορεί να είναι απαραίτητες».

ΣΤ.2. Αξιολόγηση αιτήματος του Υπουργείου Μεταφορών

ΣΤ.2.1 Δημόσιο συμφέρον

56. Στην έννοια της προσωπικής ελευθερίας και στην αρχή της ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητας του ατόμου περιλαμβάνεται και η επαγγελματική ελευθερία, δηλαδή η ελευθερία επιλογής και άσκησης επαγγέλματος. Στην ελευθερία αυτή μπορεί να επιβληθούν από το νομοθέτη περιορισμοί είτε με τη μορφή αρνητικών όρων και απαγορεύσεων είτε με τη μορφή θετικών υποχρεώσεων προς ενέργεια, πριν από την επιλογή ή και κατά την άσκηση του επαγγέλματος. Οι όροι και οι προϋποθέσεις που τάσσονται από το νομοθέτη για την επιλογή και την άσκηση του επαγγέλματος είναι συνταγματικά επιτρεπτοί, όταν ορίζονται γενικά και κατά τρόπο αντικειμενικό, δικαιολογούνται δε από αποχρώντες λόγους δημόσιου ή κοινωνικού συμφέροντος, οι οποίοι, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να είναι συναφείς προς το αντικείμενο και το χαρακτήρα του επαγγέλματος[59]. Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3844/2010 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2006/123 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά και άλλες διατάξεις»[60], ως επιτακτικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος, που αναγνωρίζονται ως τέτοιοι στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι «ιδίως: η δημόσια τάξη, η δημόσια ασφάλεια, η δημόσια υγεία, η προστασία της χρηματοοικονομικής ισορροπίας του συστήματος κοινωνικών ασφαλίσεων, η προστασία των καταναλωτών, των αποδεκτών υπηρεσιών και των εργαζομένων, η δικαιοσύνη των εμπορικών συναλλαγών, η καταπολέμηση της απάτης, η προστασία του περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένου και του αστικού περιβάλλοντος, η υγεία των ζώων, η διανοητική ιδιοκτησία, η διατήρηση της εθνικής ιστορικής και καλλιτεχνικής κληρονομιάς, οι στόχοι κοινωνικής πολιτικής και οι στόχοι πολιτιστικής πολιτικής»[61].

57. Σύμφωνα με το υπό εξέταση αίτημα του ΥΠΟΜΕΔΙ, και για λόγους διασφάλισης των ελάχιστων απαιτήσεων για την εξυπηρέτηση και την προστασία των καταναλωτών της συγκεκριμένης υπηρεσίας, είναι αφενός ανα-

γένεια ή όσον αφορά τις επιχειρήσεις ανάλογα με την έδρα τους». Με τις διατάξεις της παραγράφου Ε΄ καθίσταται σαφής ο σκοπός του νόμου, ο οποίος είναι η επαναφορά περιορισμών του τύπου που παρατίθενται στην παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3919/2011 (Α΄ 32), καθώς και ορισμένων συστημάτων αδειοδότησης, όπως αυτά αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου. Οι εν λόγω περιορισμοί και τα συστήματα αδειοδότησης είχαν καταργηθεί είτε επειδή παρήλθε η προθεσμία της παρ. 3 του άρθρου 2 και της παρ. 2 του άρθρου 3 του νόμου 3919/2011, είτε βάσει της προαναφερόμενης γενικής καταργητικής ρήτρας της παρ. 16 του άρθρου 4 του ν. 4038/2012 (βλ. σχετικά αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου «Επείγοντα μέτρα εφαρμογής των νόμων 4046/2012, 4093/2012 και 4127/2013»).

55 Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3919/2011 «2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του καθ’ ύλην αρμόδιου Υπουργού και του Υπουργού Οικονομικών εντός τεσσάρων (4) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, είναι δυνατή η θέσπιση εξαιρέσεως ως προς ορισμένο επάγγελμα από τη διάταξη της προηγούμενης παραγράφου, αν η διατήρηση του νομικού καθεστώτος της προηγούμενης διοικητικής άδειας επιβάλλεται από επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος και με την επιφύλαξη της αρχής της αναλογικότητας». Σύμφωνα δε με την παρ. 3 του ίδιου άρθρου, η οποία προστέθηκε με την υποπαρ. Ε.3. της παρ. Ε του άρθρου πρώτου του ν. 4152/2013, «Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων δεν εφαρμόζονται σε συστήματα χορήγησης άδειας που επιβάλλονται ή επιτρέπονται από κοινοτικούς κανονισμούς ή από κοινοτικές οδηγίες, όπως αυτές ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο».

56 Τέλος, σημειώνεται ότι η εν λόγω τελευταία ρύθμιση της παρ. Ε του άρθρου πρώτου του ν. 4152/2013 τροποποιεί την παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 3919/2011, η οποία προέβλεπε τις προϋποθέσεις επαναεισαγωγής περιορισμών στην πρόσβαση και την άσκηση επαγγελμάτων, με ρητή πλέον αναφορά στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου, αναφορικά με την κατάργηση αδικαιολόγητων απαιτήσεων προηγούμενης διοικητικής άδειας για την άσκηση επαγγελμάτων, χωρίς ωστόσο να τροποποιεί την παρ. 2 του τελευταίου αυτού άρθρου, η οποία ρύθμιζε τις προϋποθέσεις επαναεισαγωγής του συστήματος διοικητικής άδειας, οι οποίες ως ένα βαθμό είναι διάφορες από τις αναφερόμενες στην παρ. 4 του άρθρου 2.

57 Ανάλογη πρόβλεψη υπάρχει και στις παρ. 3 και 4 του άρθρου 3 του νόμου σύμφωνα με τις οποίες «3. Κατά την υπαγωγή ορισμένης δραστηριότητας σε διαδικασία προηγούμενης γνωστοποίησης ή έγκρισης, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μπορεί να προβλέπεται η διατήρηση όρων και προϋποθέσεων της κείμενης νομοθεσίας ή να αντικαθίστανται οι όροι αυτοί ή και να επιβάλλονται πρόσθετοι όροι και προϋποθέσεις που περιορίζουν την άσκηση της οικονομικής ελευθερίας, εφόσον τούτο είναι αναγκαίο για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και, ιδίως, για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του φυσικού ή πολιτιστικού περιβάλλοντος, την εδραίωση της κοινωνικής ειρήνης, την ανάπτυξη όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας, την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και την προαγωγή της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθορίων περιοχών.

4. Αν η άσκηση συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας έχει ως συνέπεια την πρόκληση κινδύνων, οι οποίοι θίγουν διαφορετικές πτυχές του δημοσίου συμφέροντος, όπως αυτό ορίζεται στην παράγραφο 3, η υποχρέωση υπαγωγής στο καθεστώς γνωστοποίησης ή έγκρισης κρίνεται ανάλογα για τον κάθε κίνδυνο. Το προηγούμενο εδάφιο ισχύει και σε περίπτωση άσκησης περισσότερων οικονομικών δραστηριοτήτων».

58 Βλ. σχετικά Γνωμοδότηση αρ. 11/VI/2011. Το πλήρες κείμενο της Γνωμοδότησης είναι διαθέσιμο στον ιστότοπο: http://www.epant.gr/gnomo_details.php?Lang=gr&id=31&nid=11.

59 Βλ. ΣτΕ 413/1993 ολομ., 3516/2013 ολομ.

60 Βλ. άρθρο 9 παρ. 1 της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ και άρθρο 10 του ν. 3844/2010 (ΦΕΚ Α΄ 63).

61 Βλ. άρ. 2 του ν. 3844/2010.

γκαία η διατήρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, και αφετέρου οι υφιστάμενες απαιτήσεις του νόμου θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν για λόγους δημοσίου συμφέροντος, σύμφωνα με την Οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[62].

58. Κατά την κρίση των μελών της Επιτροπής, τα χαρακτηριστικά της υπό εξέταση δραστηριότητας σχετίζονται πράγματι με την οδική ασφάλεια και κατ’ επέκταση με τη δημόσια ασφάλεια. Κατά κανόνα, επιτακτικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος, όπως η δημόσια υγεία και ασφάλεια θα μπορούσαν να δικαιολογούν τη διατήρηση προϋποθέσεων άσκησης ενός επαγγέλματος, τηρουμένης, ωστόσο, της αρχής της αναλογικότητας[63]. Εν προκειμένω, οι ελάχιστες απαιτήσεις για την άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας βάσει του ν. 3651/2008, και ιδίως το εύρος και η ένταση των σχετικών απαιτήσεων ποσοτικού χαρακτήρα που έχουν τεθεί, δεν φαίνεται εκ πρώτης όψεως να τελούν σε εύλογη αντιστοιχία και αιτιώδη συνάφεια με την επικαλούμενη εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος. Και τούτο, λαμβάνοντας επίσης υπόψη, τόσο το επίπεδο αντίστοιχων κανονιστικών ρυθμίσεων σε άλλα κράτη μέλη κατά τα προαναφερθέντα (ενότητα Ε ανωτέρω), αλλά και την έλλειψη τεκμηρίωσης για τη θέσπιση των υπό εξέταση ελάχιστων απαιτήσεων για την άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας – έλλειψη εμπεριστατωμένης τεκμηρίωσης που καθιστά αδύνατο, σε κάθε περίπτωση, και το συνακόλουθο έλεγχο υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας. Αναγνωρίζεται, ωστόσο, ότι η Ελλάδα παρουσιάζει έντονο το στοιχείο της νησιωτικότητας, που συνιστά παράγοντα ο οποίος τη διακρίνει ως προς το σημείο αυτό από τις περιπτώσεις που προαναφέρθηκαν (ενότητα Ε ανωτέρω).

ΣΤ.2.2 Αρχή της αναλογικότητας

59. Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 4 και 3 παρ. 2 του ν. 3919/2011, η διατήρηση περιορισμών, όπως η απαίτηση προηγούμενης διοικητικής άδειας, είναι δυνατή, εφόσον ο εν λόγω περιορισμός είναι πρόσφορο και αναγκαίο μέσο για την εξυπηρέτηση του επιδιωκόμενου επιτακτικού λόγου δημοσίου συμφέροντος και, από απόψεως εντάσεως της επέμβασης στη σφαίρα της οικονομικής ελευθερίας, τελεί σε εύλογη αναλογία προς τη σπουδαιότητα του επιτακτικού λόγου δημοσίου συμφέροντος (stricto sensu αναλογικότητα).

60. Η αρχή της αναλογικότητας είναι συνταγματικά κατοχυρωμένη (άρθρο 25 παρ.1 Σ) και αποτελεί ταυτόχρονα και πρωτογενή κανόνα του κοινοτικού δικαίου (άρθρο 5 ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με την ανωτέρω αρχή, ο επιβληθείς περιορισμός θα πρέπει να μην επιφέρει μεγαλύτερη δέσμευση του δικαιώματος, από όση επιβάλλεται για την ικανοποίηση του δημοσίου συμφέροντος[64]. Στο πλαίσιο αυτό, η θέσπιση προϋποθέσεων, ιδίως υπό τη μορφή αναγκαίων επαγγελματικών προσόντων, για την έναρξη κάποιας επαγγελματικής δραστηριότητας και την είσοδο στην οικεία αγορά αποτελεί πρόσφορο μέσο για να διασφαλιστεί ότι οι επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά κατέχουν τις απαραίτητες γνώσεις ή/και την απαραίτητη τεχνητή επάρκεια για την ποιοτική διασφάλιση των εκάστοτε παρεχόμενων υπηρεσιών[65]. Αντίθετα, η υπέρμετρα κανονιστική ρύθμιση μιας επαγγελματικής δραστηριότητας, ιδίως με τον αυστηρό καθορισμό του τύπου, του τρόπου και των ελάχιστων απαιτήσεων αμιγώς ποσοτικού χαρακτήρα για την πρόσβαση και άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας, συχνά περιορίζει την οικονομική ελευθερία και τον ανταγωνισμό και εμποδίζει, τόσο την προσαρμογή των επιχειρήσεων στις ανάγκες της αγοράς όσο και την αποτελεσματική εξυπηρέτηση των καταναλωτών.

61. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 3919/2011, καταργείται το σύστημα προηγούμενης διοικητικής άδειας, αλλά όχι και οι απαραίτητες προϋποθέσεις και τα ελάχιστα προσόντα που απαιτούνται για την άσκηση του οικείου επαγγέλματος, εφόσον δεν αντίκεινται στη διάταξη του άρθρου 2 του ιδίου νόμου. Ουσιαστικά, επομένως, δεν καταργούνται τα κριτήρια και η ουσιαστική αξιολόγηση των προϋποθέσεων αδειοδότησης, αλλά η γραφειοκρατική διαδικασία εκδόσεως της σχετικής άδειας, η οποία οδηγεί σε αυξημένο διοικητικό κόστος, είναι συχνά χρονοβόρα και λειτουργεί ανασταλτικά στην είσοδο ή/και επέκταση (ή/και διαφοροποίηση) νέων επαγγελματιών στην αγορά, περιορίζοντας έτσι υπέρμετρα την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες ή/και επιλογές του καταναλωτή. Εν προκειμένω, παρά την κατάργηση λήψης προηγούμενης διοικητικής άδειας, εξακολουθούν να υφίστανται οι ίδιες προϋποθέσεις για την άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας, καθώς με την αναγγελία έναρξης συνυποβάλλονται τα δικαιολογητικά της προσωρινής και της οριστικής άδειας.

62. Περαιτέρω, και σύμφωνα με το νόμο οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας υποχρεούνται να καταθέτουν εκ νέου τα προβλεπόμενα από το νόμο δικαιολογητικά στις αρμόδιες αρχές σε ετήσια βάση. Κατ’ αντιστοιχία με άλλες οικονομικές δραστηριότητες, η υποχρέωση επανυποβολής όλων των σχετικών δικαιολογητικών σε ετήσια βάση θα πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν τελεί σε εύλογη αναλογία με τον επιδιωκόμενο σκοπό δημοσίου συμφέροντος, δεδομένου ότι (α) κατά την αναγγελία έναρξης λειτουργίας της εκάστοτε επιχείρησης έχει ήδη εξετασθεί η συνδρομή όλων των νομίμων προϋποθέσεων, (β) ο φορέας παροχής της σχετικής υπηρεσίας υποχρεούται να τηρεί διαρκώς τις προϋποθέσεις του νόμου και (γ) τα εν λόγω στοιχεία βρίσκονται στη διάθεση των αρμόδιων

62 Οι λόγοι που επικαλείται η αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΟΜΕΔΙ περιγράφονται αναλυτικότερα στην ενότητα Δ.2 ανωτέρω.

63 Βλ. σκέψη 56 Οδηγίας 2006/123/ΕΚ. Σημειώνεται ότι ειδικά η προστασία της υγείας και ασφαλούς διαβίωσης των ζώων έχει χαρακτηριστεί από το ΔΕΚ όχι ως επιτακτικός, αλλά ως θεμιτός σκοπός δημοσίου συμφέροντος. Βλ. αποφάσεις ΔΕΕ C-219/07, C-265/01, C-219/07, C-37/06 και C-58/06.

64 Βλ. ΣτΕ 1249/2010 ΣτΕ με παραπομπές σε πάγια νομολογία (ΣτΕ 202/1974, 1700/1995, 1129/2003).

65 Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η ύπαρξη αυξημένων απαιτήσεων λόγω των ειδικών γνώσεων είναι εύλογη και συμβατή με την ποιοτική διασφάλιση της παρεχόμενης υπηρεσίας OECD, Operational Manual, Version 3.0, Ιούνιος 2015, σελ. 33.

αρχών, οι οποίες μπορούν να προβούν οποτεδήποτε σε επανέλεγχο ή σε άλλης μορφής κατασταλτικό έλεγχο. Σε κάθε περίπτωση, η ετήσια υποβολή δικαιολογητικών δεν περιορίζεται, στην προκειμένη περίπτωση, σε τυχόν ουσιώδεις μεταβολές που έχουν συντελεστεί μετά την αναγγελία έναρξης λειτουργίας και, ως εκ τούτου, η σχετική απαίτηση δεν μπορεί σε κάθε περίπτωση να δικαιολογηθεί υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας.

63. Περαιτέρω, υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας, και προκειμένου να μην περιορίζεται υπέρμετρα η επαγγελματική/οικονομική ελευθερία και να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, προκρίνεται η θέσπιση ποιοτικών κριτηρίων για την επιδιωκόμενη εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος. Πράγματι, η κείμενη νομοθεσία απαιτεί την τήρηση πολλών τέτοιων ποιοτικών κριτηρίων, ιδίως επαγγελματικών προσόντων (γνώσεων ή/και τεχνικής επάρκειας). Ο ν. 3651/2008 εμπεριέχει, ωστόσο, και πλήθος άλλων ελάχιστων απαιτήσεων αμιγώς ποσοτικού χαρακτήρα, το εύρος και η ένταση των οποίων δεν μπορεί βασίμως να θεωρηθεί ότι τελούν σε εύλογη αναλογία με τον ίδιο επιδιωκόμενο σκοπό δημοσίου συμφέροντος. Και τούτο, όπως προαναφέρθηκε, λαμβάνοντας επίσης υπόψη, τόσο το επίπεδο αντίστοιχων κανονιστικών ρυθμίσεων σε άλλα κράτη μέλη κατά τα προαναφερθέντα, αλλά και την έλλειψη τεκμηρίωσης για τη θέσπιση των υπό εξέταση ελάχιστων απαιτήσεων για την άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας – έλλειψη εμπεριστατωμένης τεκμηρίωσης που καθιστά αδύνατο, σε κάθε περίπτωση, και το συνακόλουθο έλεγχο υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας.

64. Ειδικότερα, οι ελάχιστες απαιτήσεις ποιοτικού χαρακτήρα που τίθενται στο νόμο, όπως ενδεικτικά η απασχόληση κατάλληλου προσωπικού με την ανάλογη εξειδίκευση (ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών), αλλά και τα σχετικά προαπαιτούμενα προσόντα των μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών (προϋπηρεσία, άδειες οδήγησης κ.λπ.), και εφόσον δεν αφορούν στον φορέα της οικονομικής δραστηριότητας (ιδιοκτήτης ή εκπρόσωπος της επιχείρησης οδικής βοήθειας), αλλά στο πρόσωπο εκείνο που παρέχει τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας, τελούν – κατά την κρίση των μελών της Επιτροπής – σε αιτιώδη συνάφεια και εύλογη συνάφεια προς τον σκοπό δημοσίου συμφέροντος, την ικανοποίηση του οποίου επιδιώκουν. Ο σκοπός αυτός διασφαλίζεται πλήρως με την υποχρεωτική παρουσία εξειδικευμένου προσωπικού και την άμεση παροχή βοήθειας. Στο πλαίσιο αυτό, η υποχρεωτική διαθεσιμότητα – και όχι απαραίτητα η υποχρεωτική λειτουργία της υπηρεσίας οδικής βοήθειας σε 24ωρη βάση (ενδεικτικά μέσω της λειτουργίας τηλεφωνικού κέντρου και όχι μέσω της υποχρεωτικής «βάρδιας» υπαλλήλων της επιχείρησης) – συνάδει με την επιδιωκόμενη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος.

65. Από την άλλη πλευρά, η θέσπιση ποσοτικών κριτηρίων τέτοιου εύρους και έντασης ρυθμίσεων στην κείμενη νομοθεσία, όπως ενδεικτικά ο καθορισμός συγκεκριμένου μεγέθους αυτόνομων επιχειρήσεων πανελλαδικής δραστηριότητας ή μικτών επιχειρήσεων με υποχρεωτική δραστηριότητα σε Αθήνα ή Θεσσαλονίκη, συγκεκριμένου ανά γεωγραφική περιοχή ωραρίου λειτουργίας και ελαχίστου αριθμού οχημάτων, τεχνικού προσωπικού, σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης, αλλά και ο ειδικότερος καθορισμός των γεωγραφικών περιοχών που οφείλει να δραστηριοποιείται η επιχείρηση οδικής βοήθειας, είτε υπό τη μορφή αυτόνομης πανελλαδικής, είτε υπό τη μορφή μικτής επιχείρησης, περιορίζει εκ πρώτης όψεως υπέρμετρα και λειτουργεί ανασταλτικά στην ανάπτυξη της συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας, χωρίς τούτο να δικαιολογείται – και σε κάθε περίπτωση χωρίς να μπορεί να τεκμηριωθεί επαρκώς με βάση τα στοιχεία του φακέλου ότι τούτο δικαιολογείται – για την εξυπηρέτηση του επικαλούμενου λόγου δημοσίου συμφέροντος.

66. Καταρχάς, ο επιδιωκόμενος σκοπός της διασφάλισης της επαρκούς και αδιάλειπτης εξυπηρέτησης της ζήτησης οδικής βοήθειας μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς και αποτελεσματικά με τα υφιστάμενα ποιοτικά κριτήρια που θέτει ο νόμος, καθώς και με τη θέσπιση πρόσθετων ποιοτικών κριτηρίων αναφορικά τους όρους και την ταχύτητα εξυπηρέτησης π.χ. με την άμεση ανταπόκριση σε εύλογο χρόνο, ή την ανταπόκριση εντός συγκεκριμένων ανώτατων χρονικών ορίων, των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος ή βλάβης. Επαφίεται ακολούθως καταρχήν στις εν λόγω επιχειρήσεις να λάβουν τα κατάλληλα οργανωτικά μέτρα (με ιδία μέσα ή κατόπιν συμφωνίας με συνεργάτες κ.λπ.) για την πλήρωση των προαναφερόμενων ποιοτικών απαιτήσεων προς άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας, ενώ η διοίκηση διατηρεί πάντοτε την ευχέρεια να διενεργεί τυχόν αναγκαίους κατασταλτικούς ελέγχους (αυτεπάγγελτα ή κατόπιν καταγγελιών/παραπόνων καταναλωτών). Επιπλέον, η θέσπιση συμπληρωματικών ελάχιστων ποσοτικών απαιτήσεων δεν μπορεί να αποκλεισθεί εκ των προτέρων για την εξυπηρέτηση του ίδιου επιδιωκόμενου σκοπού αναφορικά με απομακρυσμένες περιοχές και κατ’ αντιστοιχία με την έννοια της καθολικής υπηρεσίας, λαμβανομένης υπόψη ιδίως και της έντονης νησιωτικότητας που χαρακτηρίζει τη χώρα[66], όταν η θέσπιση ποιοτικών μόνο κριτηρίων δεν επαρκεί αντικειμενικά για να διασφαλίσει το απαιτούμενο επίπεδο παρεχόμενης υπηρεσίας, κατόπιν σχετικής τεκμηρίωσης (ιδίως αναφορικά με τις πραγματικές ανάγκες των εν λόγω περιοχών), και εφόσον τα εν λόγω ποσοτικά κριτήρια τελούν σε εύλογη αναλογία με τον επιδιωκόμενο κάθε φορά σκοπό δημοσίου συμφέροντος. Ειδικά η νησιωτικότητα θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ιδιαίτερα σε περιόδους μη τουριστικές, με δυσμενείς καιρικές συνθήκες όπου η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών δεν είναι εύκολη ή ενδεχομένως είναι και αδύνατη.

67. Εξάλλου, όπως έχει επισημανθεί και σε αντίστοιχες γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής, ελάχιστες απαιτήσεις που συνέχονται με την κεφαλαιακή επάρκεια μιας επιχείρησης, ή την απαιτούμενη επενδυτική της ικανότητα, δεν πρέπει να τίθενται σε τεχνητά ή αυθαίρετα υψηλό βαθμό,

66 Πρόκειται για στοιχείο που διαφοροποιεί την ελληνική περίπτωση, σε σχέση με άλλες περιπτώσεις κρατών μελών κατά τα προαναφερθέντα.

προκειμένου να μην αυξάνονται υπέρμετρα τα κόστη εισόδου ή/και επέκτασης ή/και διαφοροποίησης νέων επιχειρήσεων στην οικεία αγορά. Περαιτέρω, η διαφοροποίηση των ελάχιστων προϋποθέσεων εξοπλισμού και απασχολούμενου προσωπικού βάσει νομών ή/και μεμονωμένων περιοχών της χώρας, πέραν του γεγονότος ότι δεν δύναται να στοιχειοθετηθεί αντικειμενικά στην υπό εξέταση περίπτωση, ενδέχεται να περιορίσει τεχνητά την πρόσβαση στη δραστηριότητα, υπό την έννοια του καθορισμού περιορισμένου αριθμού επιχειρήσεων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν σε μία περιοχή (άρθρο 2 παρ. 2 περ. α’ του ν. 3919/2011).

68. Σημειωτέον ότι – πέραν της προαναφερόμενης σχετικής έρευνας της υπηρεσίας – ούτε στην αιτιολογική έκθεση που συνόδευε το σχέδιο νόμου πριν την κατάθεση του στη Βουλή προς ψήφιση (με ημερομηνία 14.2.2008), ούτε και στην έκθεση της επιστημονικής υπηρεσίας της Βουλής (έκθεση επί του νομοσχεδίου της Α΄ Διεύθυνσης Επιστημονικών Μελετών –Τμήμα Νομοτεχνικής Επεξεργασίας Σχεδίων και προτάσεων νόμων) δεν μνημονεύεται η εκπόνηση κάποιας σχετικής προς τούτο μελέτης ή σχετικής ανάλυσης από μέρους των αρμόδιων υπηρεσιών για τον τρόπο καθορισμού των κριτηρίων που τέθηκαν με τις προαναφερόμενες διατάξεις του ν. 3651/2008. Τουναντίον, στα σχετικά πρακτικά συνεδριάσεων της Βουλής[67] επισημαίνονται, τόσο η έλλειψη σχετικής τεκμηρίωσης των πραγματικών αναγκών ανά περιοχή της χώρας όσο και τα προβλήματα για τον ανταγωνισμό που ενδέχεται να προκύψουν από τη θέσπιση των ελαχίστων αυτών απαιτήσεων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων (με δεδομένο ότι δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι ιδιαιτερότητες των κατά τόπους περιοχών και οι υπάρχουσες ανάγκες)[68]. Ως εκ τούτου, δεν προκύπτει ότι η θέσπιση των ελαχίστων απαιτήσεων σε προβλεπόμενο ωράριο, οχήματα, τεχνικό προσωπικό και εξοπλισμό έγινε με γνώμονα τον πληθυσμό, τη γεωγραφική ιδιαιτερότητα ή/και τις ανάγκες της περιοχής δραστηριοποίησης μιας επιχείρησης οδικής βοήθειας. Ούτε κατέστη δυνατό να αποσαφηνιστεί το ζήτημα αυτό κατά τη συνακόλουθη έρευνα της Υπηρεσίας.

69. Περαιτέρω, η κατηγοριοποίηση των επιχειρήσεων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά οδικής βοήθειας σε αυτόνομες πανελλαδικές και μικτές επιχειρήσεις βαρέων οχημάτων, είναι εκ πρώτης όψεως τεχνητή και ενδεχομένως δημιουργεί εμπόδια για την είσοδο νέων ή/και επέκταση ήδη υφιστάμενων επιχειρήσεων στην οικεία αγορά. Αντίστοιχα ισχύουν και για τις εκ του νόμου παρεπόμενες απαιτήσεις που βαρύνουν την αντίστοιχη κατηγορία επιχείρησης. Ειδικότερα, οι σχετικές με τη σύσταση αυτόνομης πανελλαδικής επιχείρησης προβλέψεις του νόμου κρίνονται υπερβολικές από απόψεως εύρους και έντασης ρύθμισης, με αυξημένες απαιτήσεις και κόστη, και αποτελούν ενδεχομένως αντικίνητρο για την είσοδο μιας επιχείρησης υπό τη μορφή αυτή, ενώ παράλληλα ενδέχεται να λειτουργούν στην πράξη ως ρύθμιση προστατευτική κεκτημένων προνομίων για τις επιχειρήσεις που έχουν ήδη καταταγεί στην εν λόγω κατηγορία πανελλαδικής εμβέλειας, μειώνοντας με αυτό τον τρόπο την ένταση του δυνητικού ανταγωνισμού από άλλες επιχειρήσεις στην αγορά.

70. Επιπλέον, οι όροι σύμφωνα με τους οποίους οι μικτές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται εξ ορισμού στους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης και με ίδια μέσα (σύμφωνα με τα καθορισμένα εκ του νόμου ποσοτικά κριτήρια) σε έναν τουλάχιστον εκ των δύο, καθώς και το γεγονός ότι οι τοπικοί συνεργάτες έχουν την δυνατότητα να συνεργάζονται μόνο με μικτές επιχειρήσεις, ενδεχομένως να δυσχεραίνουν την είσοδο νέων επιχειρήσεων ή/και την επέκταση μικρότερης εμβέλειας επιχειρήσεων στην αγορά, οι οποίες πιθανόν δραστηριοποιούνται στην υπόλοιπη Ελλάδα, και ενδεχομένως θα προτιμούσαν να δραστηριοποιηθούν σε περιφερειακό ή πανελλαδικό επίπεδο (εκμεταλλευόμενες όλο το εύρος πιθανών συνεργασιών). Παρά το ότι αναγνωρίζεται το γεγονός ότι πρέπει να τίθενται εχέγγυα καλής λειτουργίας και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσίας στον καταναλωτή για την επίτευξη υψηλού βαθμού οδικής και κατ’ επέκταση δημόσιας ασφάλειας, οι συγκεκριμένες απαιτήσεις δύνανται να λειτουργήσουν περιοριστικά εις βάρος του ανταγωνισμού, επιφέροντας δυσανάλογα βάρη και κόστη στις επιχειρήσεις και αποτρέποντας νέες επιχειρήσεις από το να εισέλθουν στην σχετική αγορά.

71. Ωστόσο, εφόσον η μικτή επιχείρηση είναι σε θέση να προσφέρει κατά τρόπο πραγματικό και προσήκοντα την παροχή που συμφωνήθηκε, η οποία συνίσταται στην άμεση, χωρίς χρονοτριβή και σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή ήθελε ζητηθεί οδική βοήθεια από τον συμβληθέντα – δικαιούχο οδικής βοήθειας, οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις της παρ. 9 του άρθρου 5 του ν. 3651/2008[69] αναφορικά με τη μετακίνηση οχημάτων και προσωπικού για την εξυπηρέτηση έκτακτων ή/και ειδικών περιστάσεων δεν φαίνεται να δημιουργούν εμπόδια εισόδου, ούτε να προστατεύουν κεκτημένα προνόμια των υφιστάμενων επιχειρήσεων της οικείας αγοράς.

ΣΤ.2.3 Εισαγωγή άμεσων ή έμμεσων διακρίσεων

72. Το άρθρο 49 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 43 ΣΕΚ) επιτάσσει την κατάργηση κάθε περιορισμού σε βάρος ενός προσώπου το οποίο θέλει να εγκατασταθεί σε ένα κράτος μέλος,

67 Η’ Αναθεωρητική Βουλή ΙΒ΄ Περίοδος - Σύνοδος Α, συνεδριάσεις των 27.2.2008 και 28.2.2008.

68 Μεταξύ των ενστάσεων που εκφράστηκαν κατά την συζήτηση στη Βουλή επισημαίνεται και το γεγονός ότι (βλ. σχετ.σελ. 5709) δεν έχουν εκπονηθεί μελέτες, μέσα από τις οποίες να προκύπτουν εκείνα τα δεδομένα, βάσει των οποίων προσδιορίζονται οι πραγματικές ανάγκες για την παροχή οδικής βοήθειας στη χώρα μας, μελέτες που να λαμβάνουν υπόψη τις συνθήκες, που δύνανται να είναι διαφορετικές ανάλογα με την περιοχή και τις εποχές του χρόνου, ή επίσης να είναι διαφορετικές σε μία περιοχή που έχει μεγάλη τουριστική ανάπτυξη έναντι άλλων περιοχών.

69 «Σε περίπτωση εκτάκτων καταστάσεων, εξαιτίας καιρικών συνθηκών, σεισμών, αυξημένης κίνησης κατά την τουριστική περίοδο και γενικά σε περιστάσεις που απαιτείται η ενίσχυση του δυναμικού ορισμένων περιοχών της χώρας, οι μικτές επιχειρήσεις και οι συνεργάτες τους, δύνανται να μετακινούν οχήματα και προσωπικό, προκειμένου να εξυπηρετηθούν όσο το δυνατόν καλύτερα οι έχοντες ανάγκη την οδική βοήθεια, με την προϋπόθεση ότι δεν θα μένουν άλλες περιοχές με λιγότερα οχήματα ή προσωπικό από ό,τι προβλέπεται με τις διατάξεις του παρόντος νόμου»

όταν ο εν λόγω περιορισμός μπορεί να απαγορεύσει, να παρεμποδίσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την άσκηση από τους υπηκόους των κρατών μελών των θεμελιωδών ελευθεριών που διασφαλίζονται από τη Συνθήκη, έστω και αν αυτός ισχύει αδιακρίτως, τόσο για τους ημεδαπούς όσο και για τους αλλοδαπούς[70]. Κατά τη γνώμη της Επιτροπής η αιτούμενη διατήρηση των προϋποθέσεων άσκησης της δραστηριότητας οδικής βοήθειας δεν εγείρει ζητήματα άμεσων ή έμμεσων διακρίσεων αναφορικά με την έδρα των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, ενώ εν προκειμένω δεν τίθεται ζήτημα ιθαγένειας των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις προσώπων.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού ομοφώνως γνωμοδοτεί ως ακολούθως:

1. Παρόλο που συνδέονται με την εξυπηρέτηση των επικαλούμενων λόγων δημοσίου συμφέροντος, οι ελάχιστες απαιτήσεις για την άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας με τον ν. 3651/2008, και ιδίως το εύρος και η ένταση των σχετικών απαιτήσεων ποσοτικού χαρακτήρα που έχουν τεθεί, δεν φαίνεται να τελούν σε εύλογη αναλογία με την επιδιωκόμενη εξυπηρέτηση των λόγων αυτών, για τους ειδικότερους λόγους που περιγράφονται στο ως άνω σκεπτικό. Και τούτο, λαμβάνοντας επίσης υπόψη, τόσο το επίπεδο αντίστοιχων κανονιστικών ρυθμίσεων σε άλλα κράτη μέλη όσο και την έλλειψη τεκμηρίωσης για τη θέσπιση των υπό εξέταση ελάχιστων απαιτήσεων για την άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

2. Προτείνεται, ως εκ τούτου, η επανεξέταση των εν λόγω ρυθμίσεων, με στόχο την άμβλυνση των σχετικών περιορισμών, σύμφωνα με τις ακόλουθες βασικές αρχές:

• Ο επιδιωκόμενος σκοπός της διασφάλισης της επαρκούς και αδιάλειπτης εξυπηρέτησης της ζήτησης οδικής βοήθειας μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς και αποτελεσματικά με τα υφιστάμενα ποιοτικά κριτήρια που θέτει ο νόμος, καθώς και με τη θέσπιση πρόσθετων ποιοτικών κριτηρίων αναφορικά με τους όρους και την ταχύτητα ανταπόκρισης των εταιριών οδικής βοήθειας εξυπηρέτησης των καταναλωτών σε περίπτωση ατυχήματος ή βλάβης.

• Η θέσπιση συμπληρωματικών ελάχιστων ποσοτικών απαιτήσεων δεν μπορεί να αποκλεισθεί εκ των προτέρων για την εξυπηρέτηση του ίδιου επιδιωκόμενου σκοπού αναφορικά με απομακρυσμένες περιοχές (λαμβανομένης ιδίως υπόψη της έντονης νησιωτικότητας της χώρας) και κατ’ αντιστοιχία με την έννοια της καθολικής υπηρεσίας, όπου η θέσπιση των προαναφερόμενων ποιοτικών κριτηρίων δεν επαρκεί αντικειμενικά για να διασφαλίσει το απαιτούμενο επίπεδο παρεχόμενης υπηρεσίας, υπό την προϋπόθεση, ωστόσο σχετικής τεκμηρίωσης (ιδίως αναφορικά με τις πραγματικές ανάγκες των εν λόγω περιοχών) και εφόσον τα εν λόγω ποσοτικά κριτήρια τελούν σε εύλογη αναλογία με την επιδιωκόμενη εξυπηρέτηση των λόγων δημοσίου συμφέροντος.

3. Προτείνεται να καταργηθεί, μετά και την άρση της προηγούμενης διοικητικής άδειας και την αντικατάστασή της με το καθεστώς αναγγελίας, η υποχρέωση υποβολής, εκ νέου και σε ετήσια βάση, όλων των σχετικών δικαιολογητικών για την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας, δεδομένου ότι η εν λόγω απαίτηση δεν τελεί σε εύλογη αναλογία με τον επιδιωκόμενο σκοπό δημοσίου συμφέροντος.

Η Γνωμοδότηση εκδόθηκε την 22α Φεβρουαρίου 2017.

Η Γνωμοδότηση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ

---

70 Βλ. αποφάσεις ΔΕΕ, υπόθεση C-140/03 Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, σκ. 27 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία και σκ. 34, Συλλ. 2005, I-3202,3205, συνεκδ. υποθέσεις C-372/09 και C-373/09, PenarrojaFa, σκ. 50, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία, υπόθεση C-76/90 Sager, σκ. 12, Συλλ. 1991, I-4243, Γνωμοδότηση Επιτροπής Ανταγωνισμού 20/VI/2012, σκ. 27.



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ διατίθεται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr. Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού. Το κόστος για έγχρωμο ΦΕΚ είναι 1,50€ από 1 έως 16 σελίδες, προσαυξανόμενο κατά 0,30€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα μας και στη διαδρομή Εξυπηρέτηση κοινού - τμήμα πωλήσεων ή συνδρομητών. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)
Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

